

59 minutos de pura vida

I. Tomás Zori Obeso
Capitán M.M.

Edición (un poco) Corregida
12 de Abril 2015

59 minutos de pura vida.

Ignacio Tomás Zori Obeso

Capitán de la Marina Mercante

Dedicatoria

A TODOS MIS COMPAÑEROS MARINOS QUE ME AYUDARON A QUERER LA NAVEGACIÓN, A MIS HIJOS QUE SIEMPRE ACEPTARON DISCIPLNADAMENTE LAS ALEGRÍAS Y LAS MUCHAS TRISTEZAS QUE DA EL TENER UN PADRE MARINO, A MI MUJER QUE TODAVÍA ME AGUANTA, Y HACE QUE MI PRESENCIA ESTÉ ALLÍ, AUNQUE YO NO ESTÉ PRESENTE. Y UNA MENCIÓN, MUY ESPECIAL, A LA VIRGEN DEL CARMEN, QUE TANTO ME HA PROTEGIDO Y ME PROTEGE POR EL SIMPLE HECHO DE SER: UN MARINO.

Índice:

Prólogo del autor.

El autor ha querido dar a conocer sus sentimientos como marino que ama su profesión y a su vez sacar a la luz la soledad y el desánimo que produce el estar aislado y lejos de los seres queridos. Conjuga y mezcla en su obra los sentimientos de inquietud, alegría, stress, soledad, pánico, depresión. Sus objetivos son también una mezcla de pasión por los barcos y el mundo de la navegación y un salir hacia delante para seguir viviendo en un medio poco natural para el ser humano, como es el mar. Las muchas inquietudes del autor hacen aún más complicada su vida como marino. Trata de hacer llegar al lector, su lucha contra el inmovilismo de las Administraciones, el mundo de las recomendaciones a nivel laboral y también desenmascarar a todos aquellos que dicen ser grandes profesionales y a la larga sólo han sido golpes de suerte y el estar callados sin actuar hasta que la situación ha mejorado por si sola, lo que su madre llamaba "la seriedad del burro". El autor quiere dejar claro que existen muchos lugares en el mundo donde poder vivir y se desmarca sobradamente de cualquier chovinismo pueblerino, haciendo notar, que el único resultado de ese chovinismo es empequeñecer las mentes y crear envidias. El autor ha pretendido que el lector se convierta en protagonista durante la lectura de su obra y pueda entender el porqué de algunos marinos, a seguir navegando pese a todos los inconvenientes de la profesión. Es una novela real, que hace cotidiano el vivir y el trabajar en un medio hostil para el hombre, dejando patente que los marinos tienen los mismos sentimientos y particularidades que cualquier otro ser humano.

CAPÍTULO I   DE PORQUÉ Y CÓMO ME HICE MARINO.

Son las 3 ½ de la mañana, no le dejo al despertador realizar su trabajo, ya estoy despierto; me visto deprisa, la ropa la tengo colocada en el baño; mi mujer está conmigo, no me dice nada, ya sabe que es mejor no decir nada. Salgo arrancar el coche; el termómetro marca 6 grados bajo cero ¡qué suerte, sólo seis! Entro en casa otra vez, para recoger la bolsa de viaje y una mochila pequeña.

Mi mujer me pregunta, si lo llevo todo, naturalmente le digo, que creo que sí, tengo una vaga idea de que lo llevo todo, lo más importante sí lo llevo, y muy dentro, el dolor que me produce, tener que marcharme una vez más, que mal me siento y cuanto tengo que disimular.

Tengo 53 años soy marino, trabajo en Nigeria como "Pilot/Mooring Master" en una terminal de petróleo, es 3 de Diciembre, tengo que marcharme a trabajar.

Los toreros dicen, que más cornadas da el hambre, y tienen razón, si no voy a Nigeria quizá el dolor sería mayor, no para mí, sino para los que me rodean. A los toreros les aplauden, cuando vuelven al hotel después de la faena. Me conformo con la alegría de mi mujer y de mis hijos, cuando los vuelva a ver.

Subo al coche, mi mujer conduce, nos dirigirnos a la parada del autobús. Al llegar, esperamos dentro del coche, en silencio, y sin hablar de nada; veo las luces del autobús, se acerca deprisa por un asfalto totalmente helado, me despido con un beso, y ella me dice, -ten cuidado, y...., vuelve bien-, la contesto, -no te preocupes, son sólo siete semanas, que pasan volando-.

Estoy dentro del autobús, camino al aeropuerto, ese es el punto de no retorno, hasta dentro de casi dos meses. Que angustia más rara siento, no puedo quitarme este sentimiento de soledad que tendré que soportar hasta que vuelva a casa, estoy triste muy triste y solo muy solo.

Trato de pensar en cosas agradables, pero tampoco me ayuda, sólo me alivia pensar en la vuelta. Miro por la ventana del autobús y veo que todo lo que quiero se queda atrás y ya no conozco a nadie.

No sé por qué, me hice marino, habiendo nacido en Madrid, y sin algún familiar que pudiera haberme recomendado está profesión. Me había criado en una casa donde mi madre sólo oía música francesa, le gustaba escuchar a Gilbert Becaube, y muy de vez en cuando, la oía cantar alguna canción falangista, que la ayudaba en sus tareas domésticas, las cuales, por supuesto, no compartía con mi padre, y hacía bien.

A mi madre la recogieron en la calle los de "Auxilio Social", la metieron en un colegio interna, le pagaron una carrera universitaria, y la buscaron un trabajo, con eso se consideró bien pagada.

Los gustos de mi padre eran diferentes, a él le gustaban más los tangos y la zarzuela. Desfiló como "pionero" por el Puente de Vallecas, en Madrid, a la edad de once años, antes de la guerra civil; más tarde, y a la edad de 14 años, se puso a trabajar por los pueblos de España. Mi padre en todo era muy sencillo, su cara y su nombre era su propio currículo de trabajo, no necesitaba nada más para doctorarse.

Quizá fuese mi madre, la que me empujó un poco hacia la carrera de náutica. Mi padre no sabía muy bien lo que era ser marino, al igual, que la gran mayoría de españoles, que no lo saben, y además, no les interesa.

Mi madre fue siempre una mujer muy práctica, seguro que vio en mi, a una persona muy inquieta, con ganas de moverse. Lo que mi madre no sabía, es, que cuando estás en un barco, el que se mueve es el barco, pero tú estás quieto, y en un espacio muy reducido, eres como un pájaro en una jaula, te llevan de un sitio para otro, pero al final, siempre viajas dentro de la jaula.

No le echo la culpa a nadie de mi profesión, pero si recrimino a todos aquellos, que desde fuera, han tratado de menos preciar al marino, siempre por envidia, y sin ningún tipo de compasión.

El enemigo del marino, la mayoría de las veces, es el propio ex-marino, que cuando, ya no navega, y sintiéndose fracasado, saca todo su odio en contra de su profesión, y sus antiguos compañeros. A cuantos ex-marinos les he oído decir: -Ah..., pero todavía navegas, "yo".., como veras, ya lo he dejado.., tú deberías hacer lo mismo, sigue mi consejo, y deja de ser un simple "embarqueta"-, con que ligereza se puede destruir una profesión tan completa y sacrificada, y convertirla en un mal hábito.

Admiro a los marinos españoles, que todavía navegan, y a muchos ya retirados, que me enseñaron a querer la navegación. Me considero un técnico de bordo; me gustan los barcos con pasión, cualquier tipo de barco mercante me gusta; me gusta la navegación y poder sacarle el mayor rendimiento a un buque, en sus cargas, descargas, maniobras, situaciones náuticas complicadas de resolver, y por supuesto, hacer rentable el buque a sus armadores, que al final, es por lo que nos pagan.

El mar, se ve mejor desde la costa que desde el propio barco; al mar le tengo mucho respeto, nunca me he fiado de él, todo lo contrario, si ha podido acabar conmigo siempre lo ha intentado; el mar en combinación con el viento y las corrientes no tiene piedad; el mar sin el viento ni las corrientes, no es nada, es como un lobo con bozal y atado.

Que traicionero es el mar, a cuántos compañeros se ha llevado, pero quién se acuerda de ellos, excepto sus familias, ¿los armadores......, quizás?, puede ser, sobre todo, si tuvieron que desembolsar dinero para tratar de encontrarlos, o repatriar algún cadáver.

Mi madre me decía.... "Los que allí seguís, es con el permiso del enterrador".

Los poetas apasionados, por un mar, que no conocen, lo describen, según lo ven desde la costa, y fascinados por su grandiosidad no ven en él su peligro ni lo incómodo y trágico que puede llegar a ser. También podría describir de la misma manera a las fieras salvajes, cuando las veo dentro de sus recintos amurallados, y estando seguro, que no me pueden atacar, pero si tuviera que vivir entre ellas, las describiría como lo que son: animales depredadores, que al mínimo descuido acabarían con mi vida.

El mar no es sólo agua, si fuera sólo ese fluido líquido que vemos, el mar estaría muerto; el mar está vivo gracias al viento, las corrientes, las olas, que junto con su soledad majestuosa, y su ruido furioso, nos hace sentir que está vivo.

El ruido del mar, producido por el viento, al rozar con la superficie agua, es la alarma, que nos advierte de un peligro, y los marinos lo sabemos. El ruido producido al romper las olas, y el caer del agua sobre cubierta, enmudece cualquier otro sonido, por fuerte que sea. Ya no es sólo el ruido, es la fuerza del mar, que hace callar a todos los sonidos ajenos a él.

El mar apaga los ruidos, como apagaría las llamas del infierno más poderoso. Aquel que ha oído el rugir del mar, a bordo de un barco, no lo olvidará, jamás.

No soy un aventurero del mar, no soy un regatista, que da la vuelta al mundo en solitario, para probarse a sí mismo, soy un trabajador, que

trabaja en el mar, abordo de un barco, que es su fábrica, su oficina, y su casa al mismo tiempo, y por la misma razón, que a los trabajadores de una fábrica, o de una oficina, no les agradaría, que cuando está trabajando, se moviera su lugar de trabajo, se cayeran todos los papeles, y todo tuviera, que estar bien trincado y estibado, a mí, tampoco me gusta.

A nadie le gusta vivir, en un terremoto constante, y diferente intensidad. Y no hablemos, de cuando el trabajador vuelve a casa cansado, y la cama se empieza a mover, y no puede dormir, porque a cada balance se cae de la cama. No creo, que a los poetas, les gustaría escribir acerca del mar en esas circunstancias.

No quiero darle más importancia, a algo, que no la tiene; el punto de vista de algunos poetas en relación al mar, no lo comparto; son los barcos los que me dan la vida y de comer. Un marino, sin barco, termina ahogándose. Lo poético son los barcos, que no puedo vivir sin ellos, reconociendo, que el mar y los armadores, son el porqué de su existencia, y a la vez, su gran inconveniente. El mar es de todos, el barco en la mar, pertenece a los de abordo, "que es malo trabajar en barco ajeno", así lo pensaría Cafrune.

CAPÍTULO II   DE MI PRIMER EMBARQUE

Recuerdo la primera vez que embarqué, fue en Bilbao, exactamente en el puerto de Santurce. Salí desde Madrid en un expreso nocturno, no sé si se llamaba "el Costa Vasca", o algo parecido; viajaba en segunda, y casi no pude dormir. Llevaba la ilusión, y la preocupación, de mi primer embarque. Con 18 años, si no duermes hoy, lo puedes dejar para mañana. Era el mes de Julio, y hacía mucho calor dentro del vagón, lo compartía con otros siete pasajeros, que tampoco parecía iban de vacaciones.

Cuando llegué a Bilbao, no tenía ni idea, de cómo llegar a Santurce. A la salida de la estación, pregunté a un señor, y me dijo que cogiera la FEVE, que es un tren de vía estrecha, que recorre toda la Ría.

Cuando llegué a la estación, no había nadie; no sabía en qué dirección debía ponerme, hasta que apareció una señora, y le pregunté; ella muy amable, me dijo que me cambiara de andén, porque a Santurce, era en la otra dirección; estaba tan cansado que no había leído los letreros indicativos. Al rato llegó el tren, era muy parecido al que unía Alicante con Denia.

El interventor me preguntó, que a dónde iba, le contesté, que al puerto de Santurce: No me acuerdo lo que costó el billete, pero en aquellos años, el transporte era barato.

La Ría de Bilbao, parecía que estaba bastante oxidada, quizás, debido al color de agua, era como si estuviera llena de hierro por dentro, y ese hierro, se estuviese oxidando. Las orillas de la Ría estaban sembradas de fábricas y barcos viejos. Las ventanillas del vagón, estaban muy sucias, era difícil apreciar los detalles, así que, mejor los imaginaba.

Cuando pasamos por Sestao, parecía como en las películas de los años 40; las fábricas echando humo y todo lleno de polvo rojo. No había nadie paseando, ni tampoco por donde pasear. Vi el puente colgante, una solución muy complicada para cruzar la ría. El puente colgante lo hubiera puesto en un parque de atracciones, como una actividad más; los ingenieros se complican mucho la vida sin ton ni son.

Al llegar a Santurce, me dirigí al puerto, donde se supone estaría el barco. Empecé a andar por el interior del puerto, buscando la nave. Se la nombraba como: M/N CABO SAN ROQUE, de la compañía Ybarra. Un barco de pasajeros, que se dedicaba a hacer cruceros turísticos en verano, y línea regular con Argentina y Brasil, durante el verano Austral.

Después de más de una hora perdido por los muelles, vi el barco y leí su nombre en la amura. Embarqué, allí firme mi primer contrato de trabajo. La plaza que ocuparía sería la de "paje". Cuando terminé de firmar el contrato, que lo firmé en "Contaduría" (la oficina de a bordo), me mandaron hacia lo más profundo del barco por un tronco de escalera.

Al abrir la puerta, que daba paso a la escalera de bajada, se producía una gran corriente de aire, subiendo una mezcla de olores a gas-oíl, comida, sudor humano y letrina; parecía, como si todos los malos espíritus, quisieran salir huyendo de ese lugar.

Después de bajar muchísimas escaleras llegamos a un comedor pequeño; el guía, que vestía mono de trabajo azul, no me dirigió la palabra durante todo el trayecto, y por supuesto, ni miraba hacia atrás para saber si le seguía, o me había perdido por las escaleras.

Entró en el comedor diciendo, en voz alta y con acento gallego, -Aquí traigo al paje, ponerle a fregar los platos, y luego le dais un camarote a proa-.

Cuando entré en el comedor, ninguno de los que allí estaban sentados levantó la vista del plato para mirarme, era como si ya me conocieran, o por qué para ellos, todos los pajes éramos iguales, y no merecía la pena saludarme, como a una persona.

Después de ese caluroso recibimiento, empecé a fregar todos los platos, que se encontraban dentro de un fregadero muy profundo. No tuve tiempo de mudarme de ropa, y con la misma empecé a fregar.

Me di cuenta en el acto, lo denigrante que es empezar a trabajar, limpiando, lo que sea, con la misma ropa con la que vienes de casa. La ropa que traes de casa, aparte de ser ropa limpia, te hace recordar tu casa, cuando me miraba a mi mismo me preguntaba, qué estaba haciendo allí, juré, que nunca haría trabajar a nadie con la misma ropa con la que venía de casa, creo que lo he cumplido.

Al terminar de fregar, otro tripulante con mono azul, me llevó a mi camarote, que estaba totalmente a la proa del barco. Al pasar por las cocinas, había un hombre en peores circunstancias, había dejado su maleta y su chaqueta al lado de la pila, donde estaba lavando cacerolas, con la camisa remangada y la corbata todavía anudada al cuello.

Pobre gente, conseguían un trabajo de marmitón, y tenían que estar toda la vida agradecidos al que se lo había dado; ese pobre hombre seguro que se había puesto su mejor traje, para presentarse al trabajo.

Mi camarote, y el de siete más, se componía de una habitación con ocho literas estrechas y un lavabo. Encima del colchón de la litera, había un juego de sábanas y una toalla pequeña, esa sería mi cama durante los dos meses siguientes.

¿Cuál es la misión de un paje a bordo de un barco? Bueno, no es fácil de definir, porque realmente, el paje, no es nada, y a la vez nadie a bordo. El

contramaestre me dio una serie de trabajos, que fueron los siguientes: limpiar los camarotes del contramaestre, segundo contramaestre, pañolero, carpintero y ayudante de carpintero; poner el desayuno en la mesa de la maestranza de cubierta, así como la comida y la cena; el tiempo restante era mío.

Ah...., se me olvidaba, había un cura a bordo, y le tenía que cambiar un altar transportable de un sitio para otro, dependiendo, de donde quería celebrar la misa.

Me mandaron al "trapero", para recibir un par de uniformes, que se componían, de dos marineras y dos pantalones. El señor trapero, se enfadó mucho, cuando se enteró que sólo estaría dos meses embarcado, a él no le gustaba dar uniformes por tampoco tiempo de embarque, me hizo firmar, y casi jurar, que se lo devolvería antes de desembarcar, pobre trapero.

Me di cuenta de lo importante que era tener siempre el vino en la mesa; si no había vino la maestranza se enfadaba mucho. Era como un pueblo flotante, me hubiera gustado decir como una ciudad flotante, pero no, era como un pueblo pequeño, donde se hablaban diferentes lenguas, y muchas veces se ladraba en vez de hablar.

EL camarote lo compartía con otros siete marineros. La incultura era total, prácticamente imposible llevar una conversación decente, gente muy inculta y acomplejada. Allí le oí decir a un marinero, que había perdido a su hijo pequeño, y que además tenía unas cuantas vacas en la cuadra: "Menos mal, que la muerte ha entrado por la casa, y no por la cuadra". Me pareció incomprensible y cruel, ahora, cuando me he hecho mayor, le entiendo más, pero sigo sin compartir esa idea.

De los oficiales no puedo decir nada, porque nunca los veía, y si alguna vez me crucé con alguno, no se dignaron a saludarme, eso me daba más fuerzas para saludarles, pese a que nunca tuve la oportunidad de hablar con ellos.

La única diversión que tenía, era la de ir al cine por la tarde, sólo se podía entrar, cuando la luz estaba apagada, el resto del tiempo lo pasaba en la maniobra de popa, o en el comedor de marineros, donde los vascos jugaban al mus, y un marinero gallego vendía cerveza; todavía me acuerdo del apellido de ese marinero, Barcala; los demás marineros le recriminaban que ponía la cerveza muy cara, él se defendía diciendo, que le robaban mucho género y tenía que subir los precios, para compensar.

No les entendía su forma de hablar, de todas maneras, a mí nunca me hablaban, sólo me miraban con una especie de orgullo pueblerino, que parecía te menospreciaban, porque no te conocían; naturalmente la incultura hace de menos lo que no conoce o ignora.

La ignorancia, en si, no es mala, lo malo es cuando el ignorante se cree que sabe más allá de lo que su instinto humano le da. La naturaleza es sabia, pero el humano en estado natural, limita su raciocinio a lo más básico.

A la semana de estar a bordo, me encontré con un chico que estaba estudiando náutica, mi amigo Valentín, un hombre honrado y luchador, que todavía sigue luchando, y lo que nos queda. Me dijo que había otros tres más, en total éramos cinco, dos de Madrid, dos de Bilbao y uno de Sevilla, a partir de ese momento la vida a bordo fue bastante mejor; siempre salíamos juntos, hicimos una gran amistad.

En esos cruceros de verano se visitaban muchos puertos, entre ellos: Bilbao, Hamburgo, Copenhague, Leningrado, Helsinki, Estocolmo y Oslo. La parada en Leningrado, me hacía pensar lo bien que vivía en Madrid.

Mucha tristeza en las calles, edificios todos iguales, no había casi coches, una furgoneta cisterna sirviendo cerveza a una larguísima cola de gente.
El silencio era total. La apatía de las dependientas de las tiendas de regalos, era desesperante. Los artículos que se vendían, eran de poca calidad, y bastante caros, incluso para los pasajeros, que se compraban de todo sin mirar; solamente en la tienda del Seaman's Club, se podían comprar cámaras de fotos baratas, y algunos instrumentos musicales.
Por la tarde, se hacía una especie de baile, en un salón enorme del palacete, donde se encontraba el Seaman's club. La orquesta era muy seria y disciplinada, no se hablaban entre ellos, sólo gesticulaban con la cabeza para poderse comunicar, cuando no estaban tocando. La mitad de la tripulación del barco se encontraba allí.
Unas chicas, muy atractivas, estaban sentadas alrededor del salón, esperando que algún tripulante las sacara a bailar. Hice lo propio, y saqué a bailar a una de ellas. Muy educada, bailó conmigo, pero casi no hubo comunicación, no hablo ruso, y ella no hablaba español, lo intente en inglés, pero tampoco nos entendimos, de todas maneras, todos los tripulantes debíamos regresar antes de las 11 de la noche a bordo.
Al día siguiente, parte de la tripulación comentaba, que el paje bailaba con las rusas, y se le agarraban mucho. Los barcos son parecidos a una pedanía de tercera, donde todo el mundo imagina lo que no hay, y lo que no es.
Estocolmo, era totalmente diferente, mucho ambiente en las calles, gente más alegre y sin complejos. Me gustó mucho la gente nórdica, cuando digo nórdicos quiero decir escandinavos, le queda mucho camino que recorrer a los españoles, para poder conseguir esa media alta que tiene el escandinavo, en cultura y educación, además, no hacen casi ruido, es fantástico.

Los españoles, tenemos un gran error acerca de las mujeres nórdicas y su promiscuidad con los hombres. Que una mujer sea agradable, y comunicativa, incluso cariñosa, no significa, en absoluto, falta de moral, y mucho menos, que sea una mujer fácil. Cuantas veces, he oído a los camareros de hoteles de la costa: -Ayer por la noche, estuve con dos suecas, que estaban borrachas, que bien me lo pasé-.

Siempre hay gente carroñera, como amigos míos, que en los guateques, les daban de beber a las chicas para emborracharlas, y así poder sacar partido de ellas, cobardes y carroñeros.

Sólo hay que imaginarse por un momento, a un grupo de españolas, en Copenhague y borrachas, con un grupo de daneses, altos y rubios, dentro de un bar, lo mismo, pero con una pequeña diferencia: seguro que las españolas se echarían encima de los daneses.

Que bocazas y carroñeros, son los camareros de la costa, que lo máximo que hacen, es animar a las alemanas del INSERSO, cuando están completamente idas.

Muchos españoles están casados con escandinavas, y conocen perfectamente su forma de ser, su moralidad natural, y no aprendida a base de prohibiciones.

En el comedor de maestranza, y por la noche, se proyectaban películas pornográficas, que hacían las delicias, de esos pobres españoles reprimidos, casados con mujeres, que nunca han querido, y por supuesto, que nunca han amado.

Que pocos he conocido realmente enamorados de sus mujeres. A cuantos he conocido casados por exigencias del guion, de esa vida que les ha tocado interpretar, y pensando, que si no la quieres hoy, con el tiempo la querrás

menos. He conocido a muy pocos, que hayan perdido la cabeza por su mujer, por otra quizá, pero no por la suya.

Los dos veranos siguientes, embarqué como mozo de cubierta, en dos buques de la Cía. Trasmediterránea: el Juan March y Santa Cruz de Tenerife. Dos ferries, de muy buenas características, aunque muchos decían, que eran muy pobres en cuestión de estabilidad, por lo cual, le quitaron la discoteca-club, que se encontraba en la cubierta superior, y dejaron de llenar la piscina. Creo que al final, lo de falta de estabilidad, se debía a una falta de buen lastrado, de los tanques de doble fondo. Naturalmente, el barco se dormía a una banda, cuando los tanques no estaban lastrados.

Años después, navegué como capitán en uno de los barcos gemelos, y me di cuenta, que no era cierto lo de la falta de estabilidad, el barco era muy marinero, cuando estaba correctamente lastrado y trimado.

Los marinos vivimos bajo el yugo de los ingenieros navales, que hasta el más tonto, puede hacer relojes de madera, y además, que funcionen. Muy pocas veces, se cuenta con un marino mercante, para la elaboración de los planos de un barco, o su mejora, a la vista de la experiencia a bordo. En caso de hacer recortes, puede que algún ex marino, proponga hasta quitar las televisiones, y reducir el tamaño de los colchones.

En los barcos, siempre se habla del ingeniero del astillero, que nunca aparece, pero, al que siempre se le tiene mucho respeto. Al único, que conozco, que nunca tuvo respeto a los ingenieros, fue Don Victoriano Sayalero, respeto, en el sentido técnico, aunque me gustaría pensar en Don Victoriano, más adelante.

CAPÍTULO III   EL CABOTAJE

Con 21 años, embarqué de agregado, o de alumno de Puente, en el Ciudad de Pamplona, de la Cía. Trasmediterránea. La única razón, por la cual me enrolé en ese barco, era porque tenía que esperar la llegada de un bulk-carrier, de la Naviera del Noroeste, que estaba fondeado en Argentina, y que a su vez, también estaba esperando para cargar. Como se demoraba mucho, decidí embarcar rápidamente, en el citado Ciudad de Pamplona, así no perdería ningún día de prácticas.

Trasmediterránea no era la mejor compañía para empezar unas prácticas de alumno, quizá para terminarlas, sí podría haber sido algo más divertida.

Era un barco mixto, de carga y pasaje. Cinco bodegas, una de ellas frigorífica, con entrepuentes. Muchos puntales de carga, y 134 pasajeros, todos ellos en camarotes, en los puntales no. Ese verano, el barco hacía la línea de Alicante-Palma. Se podía decir, que era de aquellos, que ya no quedan en servicio.

Por mi manera de ser, no caí bien, ni a los oficiales, ni a la tripulación. Siempre he sido una persona muy risueña, con ganas de vivir y pasarlo bien, pero me equivoqué, lo reconozco, debería haber sido más introvertido y no mostrarme tal y como soy, pero me sirvió para aprender, y tratar de no volver a repetir, esa actitud abierta y comunicativa. Había que ser un poco más zorro, para estar en aquel gallinero.

Hacía guardia con el 1er. Oficial. Le decía a todo que sí. Él era, el mejor marino, el mejor primer oficial de la compañía, el mejor del mundo, pero del mundo universal, no había nadie como él, tan contento de haberse conocido. Luego me di cuenta, que casi todos los primeros oficiales, eran más o menos parecidos, con lo cual, ya no me pillaba de sorpresa.

Cuánto puede alabarse uno a si mismo delante de los demás. No se dan cuenta, que a quién se lo están contando, no le interesa nada de lo que le están diciendo. Por cortesía, tienes que de decir: -!Oh si, que increíblemente bueno eres!- Aunque luego, la verdad es otra, la mujer no le quiere, sus hijos no le hablan y sus hermanos le critican por detrás -pero que bueno soy, no hay nadie mejor que yo, y si lo hay, está enfermo, o jubilado-.

En uno de los viajes, conocí a dos chicas de Madrid, dos paisanas. Me las presentó un inspector de policía, que viajaba a bordo, como control de seguridad, todo debido a que era verano, y el rey se encontraba en Palma, de aquella veraneando, creo que todavía veranea, pero menos.

El inspector se acercó a mí, y me dijo con voz amenazante e intimidadora: -Oye, ten cuidado, que una de las chicas es menor, y no te quiero ver con ella, ¿entendido?-. Una tenía 17 años, la otra 18, yo tenía 21, no sé por qué se enfadaba el guardia.

Las invitó a cenar en el comedor de primera clase, mal hecho, porque yo solía pasar por allí, y no le quedó más remedio que presentármelas. Me senté en la única silla libre que le quedaba a la mesa.

Las pasajeras preguntaron si podía enseñarlas el barco, y así lo hice. Al llegar al puente, el sub-comisario de policía, es decir, el guardia, empezó a hablar con el oficial, que también era como un guardia, mal hecho, porque yo estaba en la derrota con las dos pasajeras. Les pregunté si querían darle

esquinazo al policía, rápidamente me contestaron que sí; salimos de la derrota y nos fuimos a su camarote, allí pasé la noche, con mis paisanas.

Al día siguiente las acompañé hasta la salida del puerto. Me pidieron que fuera con ellas, que se dirigían al sur, que tenían un poco de dinero porque el guardia les había dado mil duros a las dos; fui un cobarde, les dije que no, que en la vespa no podíamos ir tres. Claro que sí podía, pero no me atreví, todavía me sigo arrepintiendo de no haberme ido con ellas, que tonto fui, no las volví a ver más, que pena, cambie a dos paisanas por un guardia amargado.

Los días fueron pasando, y el aburrimiento de hacer siempre la misma línea se fue apoderando de mí. Tenía que desembarcar, muy poco podría aprender si el barco seguía haciendo esa línea, si volviera a la línea de la Guinea sería otra cosa, pero por ahora no era probable su vuelta. Macías Nguema seguía siendo el dictador de Guinea Ecuatorial, aunque su sobrino Teodoro estaba a punto de dar un golpe de estado y seguramente cuando Teodoro se proclamara, así mismo, nuevo presidente vitalicio, pedirá ayuda al gobierno español, y en ese caso, el Ciudad de Pamplona zarparía con ayuda humanitaria hacia la isla de Malabo.

CAPÍTULO IV NAVEGACIÓN DE ALTURA

A finales de Agosto, me llamaron para embarcar de agregado de puente en un bulk-carrier, de la Naviera del Noroeste. Recogí todas mis cosas, me pagaron 15000pts por el mes entero, y me desembarqué del Ciudad de Pamplona.

Fui a Madrid en el coche de un amigo, pasé por la compañía y me dijeron que el barco se encontraba reparando en El Ferrol, y que estaría allí poco tiempo. Saqué un billete de tren, hasta La Coruña, cuando llegué, cogí un autobús a El Ferrol.

El barco estaba en dique seco, el dique era muy grande, y el barco parecía pequeño a comparación de un súper-tanque que se encontraba atracado en el muelle exterior; el barco era bastante nuevo. Me presenté al primer oficial, le trataba de usted, él me llamaba de tú; era joven, tendría unos 26 años, de Sevilla, estaba esperando a su relevo porque desembarcaba por vacaciones. Me presenté al Capitán; se llamaba Fernando Fuertes Combarros, era de la provincia de León pero estaba casado en La Coruña, y como no, vivía en Coruña.

El capitán me llamaba de usted, no quería darme ninguna confianza. Había dos camarotes de alumnos, pero uno de ellos lo quería mantener libre, en caso de alguna visita inesperada, así que me tuve que instalar en un camarote con otro alumno, que en ese momento no se encontraba a bordo. Él había embarcado el día anterior, por ese motivo me tocó la litera de arriba.

Me di una vuelta por el barco, estaba todo patas arriba. En el puente había cables por todas partes, los técnicos estaban poniendo un radar nuevo. La tripulación era gallega, de la parte de Finisterre. El otro agregado de puente se llamaba Jesús, de familia de Almería pero estudió en La Coruña, de donde era su novia; un chaval inteligente, agradable, muy culto y muy simpático, un buen amigo y compañero. Era comunista, por parte de novia, y muy anticlerical, también por parte de novia.

A ciertas edades las tendencias políticas y religiosas, dependen mucho de quién te rodea, sobre todo, si la que está a tu lado, te soluciona los problemas cama, sin tener que pagar.

Se terminaron todas las reparaciones, o por lo menos lo más imprescindible. Zarpamos hacia Los Grandes Lagos, concretamente a Duluth, en el Lago Superior. Antes de zarpar, el capitán, y a petición del segundo oficial, me comunicó que podía cambiarme al otro camarote de alumnos, que estaba vacío.

Cuando salimos de la Ría de Ferrol, el barco iba en lastre, y empezó a dar cabezazos y bandazos, se movía muchísimo. El primer oficial, que había embarcado en El Ferrol, para sustituir al sevillano, era un malagueño retorcido que no se llevaba bien con el capitán, sólo se aguantaban; un andaluz que se las daba de fino, pero que no tenía ninguna clase, parecía un guardia civil antiguo, dando clases de retórica antes de ponerte una multa; era inaguantable y un poco maniático.

En la marina mercante española, hay un refrán, que le va bastante bien: "El que nunca usó bragas las costuras le hacen llagas", y es verdad, hay mucho cursi, que no sabe ni como coger los cubiertos.

El capitán era un hombre rudo, pero a la vez, muy sensible y sentimental. El segundo oficial, un asturiano, de Luanco, amaba su pueblo. Tenía un póster

colgado en su camarote, con vistas a la playa, donde, en verano, se jugaban torneos de tenis; en su pueblo le conocían por "el Gallo"; su nombre era José Luis, una persona excelente, un buen amigo y un buen marino, gracias a él me cambié a un camarote individual. No estaba mal con Jesús, el otro alumno, pero siempre es mejor tener un poco de vida privada, aunque la vida privada en los barcos, suele ser en la ducha.

El tercer oficial de San Sebastián, se apellidaba Odriozola, buen marino, un poco cabezón, pero buena gente, y sobre todo era un vasco muy internacional, no estaba todo el día diciendo lo bonito que es San Sebastián.

El jefe de máquinas, de La Coruña, tenía una ligera cojera, pero cuando se ponía nervioso la cojera se hacía muy visible y prácticamente imposible de ocultar. El primero de máquinas, también de la provincia de La Coruña, un hombre muy fuerte y bastante trabajador. El segundo y el tercero de máquinas, mecánicos navales, y claro está, siempre con ese complejo de no haber pasado por la escuela superior de náutica. No tenía mucho contacto con ellos, porque socialmente casi no se les veía.

El radio, de La Coruña, muy buen compañero, no se destacaba por su altura, pero una fiera cuando se enfadaba, jugaba muy bien a las cartas, tardo 8 años en salir alumno, un buen radio.

La comida del barco no era demasiado buena, la carne bastante dura y el pescado, que siempre era merluza rosada, estaba mal descongelado, pero había patatas, que era lo más importante.

A los gallegos les encantan las patatas, a mí también; nunca me creí, que te creciera la cabeza, por comer patatas, dicen que hay muchas pruebas, de ese hecho singular, sobre todo, en la zona de Galicia, pero sigo sin creérmelo.

La guardia con el primer oficial malagueño era bastante aburrida. Me tocaba de 4 a 8, pero él no me dejaba tocar nada. El radar nuevo, nunca se ponía en marcha, por si se estropeaba. Me dejaba poner la situación en la carta, cada cuatro horas, naturalmente por estima.

Las situaciones por estima, son, como su propio nombre indica, aquellas que no son verdaderas; tú te crees que estás allí, gracias a una velocidad y un rumbo estimado. Hay gente que vive por estima, imaginándose un mundo perfecto que cada vez dista más de esa realidad efectiva, yo, como veo que todo es relativo, y dependemos de muchísimos factores que nos hacen cambiar el rumbo de nuestra vida, prefiero vivir de una manera efectiva, engañarme lo menos posible, y así, ver la realidad más de cerca.

Por la mañana, el tercer oficial hacía una observación de sol, que la trasladaba hasta la hora de la meridiana, de tal manera, que el segundo oficial, al tomar el Sol a la hora de la meridiana y trazarla la latitud en la carta, pudiera al mismo tiempo cortarla con la observación de la mañana, ya trasladada.

El capitán tenía su propio sextante, un "Plath", bastante bueno. El barco sólo tenía un sextante, por lo cual había que tener mucho cuidado. El sextante del barco, era bueno también, pero el visor no era demasiado potente. Las observaciones que se realizaban eran casi perfectas, siempre recalábamos en el sitio adecuado.

Aunque el día estuviese muy nublado, al final, el sol se dejaba ver. Es bastante diferente con las estrellas. Normalmente en los viajes por latitudes de 40 grados o más, las observaciones de estrellas, no se pueden hacer a diario, a no ser, que trates de engañar a las estrellas, y las observes sin verlas.

La vida era muy monótona durante el viaje. No había cine y por supuesto, no se podía ver la televisión. Se jugaba a las cartas después de cenar; normalmente se jugaba a la escoba, al mus, o al tute, también se jugaba al "dómino", como dicen algunos; solamente miraba y veía como se discutía entre compañeros, sin ton ni son.

Cuando estaba de guardia pasaba horas mirando al horizonte. Mirar al horizonte desde un barco moviéndose, relaja muchísimo, no tiene nada que ver con mirar al horizonte desde la costa. Mirar al horizonte desde la costa, es más estático y monótono. Mirar al horizonte, sin que se mueva el suelo donde pisas, no es lo mismo, aunque, es más seguro. Desde un barco el horizonte son 360 grados, y cambia constantemente, tienes la oportunidad de quedarte con el horizonte que más te gusta.

Las olas, golpean la proa del barco sin piedad, y yo esperaba el golpe, como el flagelante espera el latigazo, que él mismo desea. Las olas eran enormes, no sabía calcularlas bien.

El barco metía la proa, y la mar entraba por el castillo, quedando desaparecido durante segundos, al final salía hacia arriba hasta la siguiente ola. El mar es la fuerza, el barco la astucia, gracias a Dios suele ganar la astucia.

La cubierta flexionaba, no parecía de hierro. El capitán siempre decía: -mientras flexione todo va bien, si no flexiona parte-, por suerte flexionaba, todos a bordo flexionábamos al compás de cada golpe de mar, unos con más estilo que otros; el estilo lo da la naturalidad y la experiencia.

Dormir era muy complicado, por los bandazos que daba el barco; rodabas por la litera de un lado para otro; algunos ponían los chalecos salvavidas, haciendo cuña debajo del colchón, para no rodar. Todo se caía, sino estaba

trincado. Las sillas rodaban de un sitio para otro, por no estar trincadas a la cubierta.

Se ponían balanceras en las mesas del comedor para poder comer. Es curioso, y obvio a la vez, ver como todo lo que no ha sido trincado, acaba cayéndose. Se hace difícil hasta mantenerte de pie; pese a todo, y a la hora de la cenar, teníamos sopa de primer plato; si sopa, siempre sopa y muy caliente, también navegando sin aire acondicionado por los trópicos, había sopa, y muy caliente.

En la cocina de los barcos, se trabaja, o se trabajaba, muy a piñón fijo; siempre lo mismo, los jueves paella. Creo que fueron los noruegos los primeros que empezaron con el self-service, lo cual, simplifica más las cosas y puedes comer lo que te apetece.

Uno de los grandes problemas del capitán, en un barco, es la subvención de comida por tripulante y día. Si dicha subvención, fijada por la compañía, está en 5 dólares por ejemplo, se es buen capitán, a ojos de la compañía, si el capitán logra estar por debajo de esos 5 dólares. Normalmente las compañías españolas, de entonces, fijaban esa subvención en el límite de la subsistencia diaria y así poder seguir viviendo; eso significaba, neveras en los pantries vacías, o con un poco de mermelada y mantequilla, de tal manera que terminabas la guardia a las 4 de la mañana, y no había absolutamente nada para comer, incluso pan duro, no había pan.

Sabía que el provisionista le daba al capitán, de un 5, a un 10 por ciento de comisión, dependiendo de los pedidos que se le hiciera. Si la compañía era mezquina, y el capitán la ayudaba ahorrando en la provisión de boca, la comida se hacía totalmente incomible, o las raciones eran tan pequeñas, que la tripulación pasaba hambre física; por desgracia ante esas dos opciones, los capitanes elegían la comida incomible, y así nadie quería repetir.

Acerca de la comida, no tenía problemas, porque comía lo que había, y durante los años que pasé de segundo oficial, era el encargado de la gambuza, y comía lo que quería, siempre a deshoras, cuando el capitán estaba descansando, que normalmente era casi siempre.

Recuerdo un viaje a Argentina, estaba de segundo oficial, y el capitán, un gallego de Pontevedra, apodado "el calandraca", por sus guisos de poca carne y mucha pataca; nos preguntó a los oficiales, uno a uno, si queríamos aportar un poco de dinero, para comprar carne a la llegada a Argentina, y así a la vuelta, hacer unos asaditos en la cubierta; le dije que no, que no me gustaban los asaditos.

Creo que fui el único que no comió asaditos, junto con los marineros, que tampoco quisieron; los demás oficiales de puente y máquinas si se apuntaron. A la salida de Argentina para Europa, tocó fin de mes, y empecé a hacer el recuento de toda la gambuza.

En la cámara de carne, me llamó la atención, una caja de madera cerrada con clavos; le pregunté a Marotías, el 1er. cocinero, lo que contenía la caja, me contestó que era una caja llena de carne para Continental, los fletadores del barco.

Le dije que la abriera, me contestó muy atemorizado, que no podía, le volví a contestar: -Marotías, este cabrón nos está matando de hambre, está haciendo asaditos con el dinero de los oficiales, vamos a abrir la caja, sacamos la carne buena de los fletadores, metemos en la caja ,la peor carne que tenemos, y nos comemos la carne de los fletadores, antes de llegar a España-, -pero D. Tomás, no puedo hacer eso-, -dame un martillo y una palanca, ya verás como sí se puede-.

Efectivamente, abrí la caja y me encontré unos solomillos de primera calidad, y uno entrecot delicioso. Saqué la carne buena, y metí lo peor que

me encontré dentro de la cámara de carne. Mezclé carne de cerdo con cordero y vaca, incluso creo, que metí unas orejas y patas de cerdo, me faltó meter pescado, pero no me atreví a tanto.

Le dije a Marotías, que cuando cortara la carne buena, lo hiciera en trozos pequeños y mal cortados, para que nadie se diera cuenta, por la forma, de la buena calidad de la carne. Al día siguiente comimos por primera vez esa carne destinada a los fletadores. Efectivamente, estaba muy mal cortada pero el sabor era excelente; Marotías era un especialista en cortar mal la carne.

El capitán, enseguida se dio cuenta del buen sabor de la carne. Llamó a Marotías y le preguntó: qué carne era esa, él respondió, que eran los cien kilos de carne que se habían pedido en Argentina, a dos dólares por kilo, que generalmente era una carne bastante mala.

El capitán se quedó muy sorprendido, y comentó: -si lo sé, hubiera pedido más-. A la llegada a España, se mandó la caja de madera, que contenía deshechos de carne, al fletador "Continental"; quince días más tarde, el capitán recibió un telegrama de la compañía diciendo, que la carne que contenía la caja, no coincidía ni en peso, ni en calidad, con la de la factura. Creo que cuando fue a Madrid a dar explicaciones, casi le echan de la compañía.

Seguro que todavía se acuerda, nunca me preguntó nada acerca del gran cambiazo, pero él sabía bien quién había sido, por lo menos estuvimos comiendo carne para fletadores durante un mes.

A los seis días de viaje, llegamos a los grandes bancos de Terranova. La niebla era la tónica general, no se veía nada. El capitán había estado en un bacaladero pescando en esa zona; me di cuenta que añoraba esos años, pero esa añoranza más vale dejarla pasar, no creo que se viviera muy bien

durante tantos meses, fuera de casa, con frío, niebla y mala mar, aunque de aquella, a los capitanes de pesca, después de cada campaña, les daba para comprar un piso.

La niebla en la mar, es quedarse ciego, con mucha necesidad de ver. En esas ocasiones, el capitán nos permitía, o mejor dicho, le dejaba al oficial de guardia usar el radar.

Era curioso ver al primer oficial con la cabeza metida en el radar, y preguntándome continuamente, si veía algo, si no lo veía él en el radar, cómo iba a ver algo, si no se veía ni la bodega número siete. Este barco tenía siete bodegas de carga, las bodegas se numeran de proa a popa. Él me decía: -en el radar no hay nada, ¿tú ves algo?-, - no veo nada-, - pues sigue mirando-, -pero si en el radar no se ve nada, es que no hay nada-, -que tonterías dices, hay muchas cosas que no las da el radar, bueno salte fuera, a ver si oyes algo-, y me tenía que salir al alerón, a oír algo, y mientras él, lo veía todo en el radar.

El marinero de guardia estaba en el otro alerón, por lo menos él estaba fumando, y seguramente pensando en sus cosas. Miraba y miraba, claro, más miraba y menos veía.

El capitán esa noche durmió en el puente, en un sofá, y enrollado en una manta. Cuando se despertó con la luz del día, me miró, y de paso, a ver si me daba pena de él, por haber estado toda la noche en el puente. A mi no me dio ninguna pena por él, era su obligación, y si no, se podía haber ido al camarote perfectamente. La niebla duró dos días más, hasta la entrada en cabo Sable, de ahí en adelante la visibilidad fue buena, hasta que embarcó el práctico en Les Escoumins.

Era la primera vez que veía el continente americano. El primer práctico que tomamos, era muy gordo y estaba muy rojo, tenía una pinta de borrachín

para no fiarse. Cambiamos de práctico al pasar por Quebec. Me pareció precioso, con esos edificios de tejados de zinc verdosos, que según mi abuela, ese verde se llama cardenillo, y es muy venenoso, no iba a subirme al tejado a darle una chupadita, prefería fiarme de mi abuela.

El práctico moderó la máquina, y subió otro práctico, que nos llevó hasta Montreal, donde fondeamos para pasar una inspección antes de entrar en la primera exclusa del Sea-Way. Subieron a bordo una buena cantidad, de lo que llamamos "autoridades", todas a la vez, te pueden volver loco. Los de agricultura sellaron la cámara de carne, por lo cual, no se puede comer carne que no sea comprada en USA o Canadá.

Los americanos dicen, y con razón, que los europeos, y otros países de una gran lista, que la ocupan casi todo el resto del mundo, tenemos la carne contaminada; yo me lo creo, y no protesto. Detrás del señor oficial de agricultura, le sigue el provisionista, que te viene a vender carne sin contaminar.

El provisionista, era un riojano, con el mapa "Cara de la Rioja" en la cara, a modo de tatuaje, pero de forma natural, y sin pasar por el de las agujas. Los precios de la provisión, eran más caros que comprar en el supermercado de una gasolinera en domingo, pero, no le queda más remedio al capitán que comprar. Generalmente se pasa de 20 a treinta días dentro de los Grandes Lagos, y si no compras no comes.

La comisión de ese riojano, con una cara de la rioja, era del 10 por ciento, que también incluía una cena, y copa nocturna para el capitán, que para eso es el capitán, para pasar frío en la proa estábamos todos los demás, pero para las comisiones, solo había uno.

No me gustaba lo de las comisiones, porque nunca se comparten con la tripulación, bueno, tampoco yo compartía el frío que pasaba en cubierta con

nadie, el frío era sólo mío. No teníamos ropa adecuada; me ponía mucha ropa, una encima de la otra, pero seguía teniendo frío, sólo lograba pesar más y moverme peor.

Para pasar del río San Lorenzo, hasta el lago Ontario, hay que subir siete exclusas. Recuerdo uno de los viajes que lo empezamos hacia el 20 de Noviembre, el frío era espantoso. El capitán nos mandaba a la proa como mínimo 30 minutos antes, más 30 o cuarenta minutos de maniobra, al final, eran 2 horas de calvario en esa proa, que no tienes donde meterte para no pasar frío. Los marineros bebían café con brandy, en español carajillos, que lo único que hace es emborracharte, y hacerte creer que no tienes frío, pero te congelas más, porque el alcohol hace de vaso dilatador, haciendo que las venas se dilaten, con lo cual, recibes más ventilación, es decir, más frío, pero como estás más eufórico no te das cuenta.

En muchas zonas, hay sólo una exclusa para los barcos que suben y los que bajan. Al menor tráfico de barcos, las esclusas se suelen congestionar rápidamente, momento en el cual se debe atracar a los muelles de espera, que se encuentran a la entrada de la exclusa, todo esto, hasta que se queda libre la exclusa, y te den paso para atracar dentro.

Como los muelles de espera no tienen amarradores para hacer firme los cabos del barco, se instalan a bordo, unos puntalillos, con el fin concreto, de que un marinero de a bordo, baje a tierra y haga de amarrador. El sistema es muy peligroso. Si el contramaestre lasca más de lo debido, seguramente el marinero se sumergiría dentro del agua, y como el barco va avante, el marinero podría ser aplastado con la amura contra el muelle.

Normalmente la operación salía bien, de lo contrario, se perdería un marinero en cada atraque. El capitán se ponía muy nervioso, cuando desde la proa, nos demorábamos un poco en arriar al marinero, y de vez en

cuando, oíamos su voz por la radio, que nos decía: -Tíralo ya, venga abajo con el marinero- Por supuesto, y por el bien del marinero, no hacíamos caso de las órdenes del capitán.

El capitán durante las maniobras, y cuando estaba en el alerón, llevaba una especie de gorro ruso, de piel sintética, color marrón, que también destellaba tonos rosáceos, cuando le daba la luz. Al capitán ese gorro, no le quedaba bien, y él lo sabía. Llevaba guantes de cuero, de color verde, que le hacían mucho juego, con unos calcetines marrones amarillentos.

Cuando subí al puente después de una de las maniobras, casi me da un ataque de risa, pero actué como si esa manera de vestir, fuera la última moda en ropa de maniobra en aguas canadienses, aunque no había problema, porque el práctico también iba bien conjuntado, con unos pantalones a cuadros y una chaqueta de golfista, no profesional.

Unas exclusas son americanas, y las otras canadienses. Navegando por los Lagos, la mitad del lago es canadiense y la otra mitad es americano, por lo cual, teníamos que llevar izada la bandera americana y la canadiense, cuando cruzábamos por ellos. La derrota está marcada siempre por el centro del lago a cruzar, así son ambos países los que reciben dinero, cada vez que un barco pasa por sus Lagos.

A los 10 días de navegar por los Lagos, y muchas maniobras, llegamos a Duluth, la tierra de Bob Diland, y seguro que de muchos otros. Duluth está en la parte oeste del Lago Superior, que a su vez es el lago más grande, de Los Grandes Lagos. A la entrada del puerto, hay dos espigones que forman un pequeño canal.

El puerto de Duluth está conectado interiormente con el de Superior. Superior pertenece a Minnesota, y Duluth a Wisconsin, o, ¿quizá sea al

revés?..., no me acuerdo, además, nunca sabes cuando estás en un estado o en el otro.

Esa noche, salí con Jesús a tomar algo por la zona de Superior. Aparecimos en una discoteca, donde había happy hour, de 7 a 10 de la noche; por un dólar, dos whisky. No me hace mucha gracia que me sirvan el whisky con una manguerita, pulsando un botón, y que de la misma manguerita, salgan más de 10 productos diferentes. Bueno.., era medio dólar por whisky, no nos podíamos quejar, aunque ese whisky, no era para tirar cohetes. Los primeros, sabían un poco a Varon Dandy, a partir del cuarto, todos sabían bien.

Dentro de la discoteca, había una zona donde se jugaba al billar. Un grupo de negros estaban jugando, y otros mirando, pero con pocas ganas. Ponían un cuarto de dólar en la mesa, y el que ganaba, jugaba con el que había puesto el cuarto de dólar. Puse mi cuarto, y me tocó jugar con una negra, de bastante buen ver, aunque estaba todo bastante obscuro para apreciar los detalles.

Jugaba muy bien, pero no estaba relajada, los otros negros nos estaban mirando; yo estaba algo alegre, debido al whisky de la happy hour. Empecé a meter una bola detrás de la otra, al tiempo que mi rival se desmoralizaba con mis bromas; ella no entendía mi forma de jugar. Jugábamos a una especie de Chapolín Canario, aunque ella se inventaba las reglas; a mí me daba igual, esa noche metía lo que fuera. Mi rival se enfadaba cada vez más, al final metí la negra, y tuve que dar paso a otro negro, para que siguiera jugando contra la negra, que me había ganado.

Me senté con Jesús, en una mesa cerca de la pista; una chica muy delgada me sacó a bailar, y estuvimos bailando durante un rato; me cogió la mano y me llevó hasta la mesa donde estaba Jesús. Al llegar a la mesa, Jesús me

preguntó, si había visto el pedazo de callo, que me había sacado a bailar, no la vi tan fea como Jesús me indicaba.

Pasado un rato, vino otra chica, y esa vez, fue Jesús el afortunado en salir a bailar, otra que tampoco se distinguía por su belleza; oler, olían bien, iban muy arregladas, y bigote no tenían, así que, no nos podíamos quejar.

Las dos chicas debían ser familia, o debían ayunar en la misma casa. Toda la discoteca estaba llena de gordas, menos esas dos que eran todo lo contrario. Ellas no hablaban casi, y nosotros las contestábamos en español; al rato se fueron y no las volvimos a ver.

Cambiamos de sitio, y fuimos a un bar, donde nos encontramos con parte de la tripulación; ya íbamos bien cargados. A las dos de la mañana cerraron el bar al grito de: "a la puta calle", por un momento creí que estaba en España; el dueño del bar, cada vez que iba a cerrar, cerraba el bar diciendo esa frase; luego me contaron, que la frase la aprendió de un alumno de náutica español. Su barco quedó atrapado durante todo el invierno, debido al hielo, allí pasó casi seis meses, y claro, cada vez que se iba del bar decía: "todos a la puta calle", es una grosería, pero el dueño no sabía lo que decía; cada uno enseña lo que sabe o lo que puede.

Al salir a la calle, me tropecé con una mujer casi más bebida que yo, nos abrazamos y me llevó a su casa. Me dijo que no hiciera ruido, porque su "baby" estaba durmiendo; me enseñó la habitación del "baby", al "baby" le salían los pies fuera de la cama, debía medir casi dos metros y más de veinte años, eso me preocupó un poco, pese a mi estado semiinconsciente en que me encontraba.

Me llevó a su cama, y me acosté con toda la ropa puesta, incluso con un chaquetón de marino que llevaba; traté de ser un poco cariñoso, pero me dormí; no sé cuánto tiempo pasé en esa cama, posiblemente unas dos horas;

me desperté, salté de la cama, y vi a una señora horrible acostada al otro lado, de donde yo había saltado del susto; era la primera vez que me acostaba en una cama, sin saber con quién, a partir de ese día, me ha vuelto a pasar lo mismo en otras ocasiones, y tampoco he tenido la suerte de llevarme una grata sorpresa al ver la cara de la persona que compartía la cama con migo.

Nunca tuve tiempo de despedirme, ni ganas de hacerlo. Salí al pasillo, y vi al "baby", que iba al baño, de lo grande que era, casi no pasaba por la puerta. Me dirigí deprisa hacia la puerta de salida, bajé las escaleras de tres en tres. Al llegar a la calle, no sabía a dónde ir, y no se veía a nadie a quien preguntar.

Debían ser más de las cuatro de la mañana. Comencé a andar, sin saber qué dirección tomar para poder llegar al barco. Un coche empezó a seguirme, íbamos a la misma velocidad; miré hacia atrás, el coche llevaba cristales oscuros, se encontraba a unos diez metros detrás de mí, no volví mirar, pero oía el ruido del motor. Un poco más tarde, aceleró, y se puso delante de mí; se bajó una de las ventanillas, un hombre se asomó preguntándome, qué a dónde me dirigía, le dije que al puerto, me preguntó también, si yo era tripulante del barco español, le contesté que sí, me dijo que subiera al coche, dudé un momento pero subí, resultó que el coche era de la policía, dos policías vestidos de paisano me llevaron al barco.

Uno de ellos me comentó, que había estado visitando Sevilla, lo que más le gustó de su paso por la capital andaluza, fue el jamón serrano y la cerveza; es difícil imaginar el caso contrario, en Sevilla, y diciéndole al policía americano, que lo que más me había gustado de New York, son los perritos calientes, y la zarzaparrilla de los quioscos ambulantes de la sexta avenida. Les di las gracias, se rieron, no sé por qué, y se fueron.

Al día siguiente, vinieron a bordo unas mujeres gordísimas, no había visto nunca ese tamaño "jumbo-size", con pantalones de laster; dentro de ellos cabe todo lo que le eches, nunca se rompen por presión, que invento, aunque si por desgaste.

El primero de máquinas, que era muy burro y se comportaba como tal, vio carne en abundancia, y no desaprovechó la ocasión; creo que se dio un par de revolcones, con una de ellas. Bebían whisky y cerveza a la vez, eran como esponjas, nunca se emborrachaban, hablaban dando voces sin moderación alguna, que ordinarias, si las hubiera visto mi madre.

Esa misma tarde, Jesús, un par de marineros, el mess boy y yo, nos fuimos con ellas. Nos llevaron a su casa, donde vivían todas juntas. Entramos en el salón que estaba lleno de niños pequeños, juguetes, y mucha ropa, tirada por los suelos, ¿Sería por falta de armarios?, era ropa limpia.

Nuestra sorpresa fue, cuando nos encontramos con una de las mujeres, que bajaba, ligeramente, de los cien kilos; su menor peso y algunos centímetros más de altura, la convertían en una mujer casi normal; rápidamente tomamos posiciones en un sofá, que mostraba, por su desgaste, el sufrimiento padecido en esa casa, probablemente debido al exceso de peso que soportaba a diario y sin compasión. No me hubiera gustado ser el sofá de esa casa.

Nos echamos encima de la más delgada. Ella se reía, y a la vez nos daba unos tortazos fortísimos; a mí me hacía mucha gracia, cuando le pegaba a Jesús, cuando me pegaba a mí, no tanta. Tratábamos de inmovilizarla, pero era demasiado fuerte para poderla parar; sólo cuando se reía, lográbamos aminorar sus ímpetus, pero durante muy poco tiempo.

Hubo un momento, que casi lo logramos, pero una de las más gordas, salió de la cocina con una cuchara enorme de madera, y se lio a cucharazos, nos

protegíamos con los cojines del sofá; cuando se cansaba de darnos cucharazos, volvía a la cocina, y nosotros volvimos al ataque. Al rato volvió a salir de la cocina, y volvió a darnos otra tanda de cucharazos.

Una de las veces, traté de agarrarle los pies, y me dio una patada, sin querer, pero en la boca, creo que perdí el conocimiento momentáneamente; cuando me desperté, vi, que la cuchara de madera estaba rota, y todo el mundo muy serio, sin hacer ruido.

Dijimos que teníamos que volver a bordo, nos llevaron hasta el barco. Me pidieron el teléfono, les di un número muy largo, que no fui capaz de volverlo a repetir. Esa fue la primera y la última experiencia con mujeres de peso; creo que no lo volvería a repetir nunca, menudos cucharazos nos daba la más gorda. ¿De dónde habría sacado esa cuchara de madera?

Al llegar a bordo, el capitán nos estaba buscando, la noche anterior hubo maniobra de cambio de muelle, y los dos agregados, no habíamos aparecido. No subí al puente, fui directamente a la maniobra de popa, el barco estaba de salida y el práctico a bordo.

Treinta minutos más tarde empezó la maniobra; el capitán me vio desde el alerón, traté de disimular, y a la vez adujar una estacha que se estaba virando para poner el barco en sencillo; me gritó desde el alerón, diciendo: -tira ahora rapaz, que ayer por la noche no aparecisteis por la maniobra, ya te voy a dar yo-, por lo menos me llamó de tú, eso era un gran paso.

El radio me contó que no estaba enfadado, que le gustaban los agregados como nosotros; se conoce que todavía no sabía lo de los cucharazos.

Empezamos el viaje de vuelta, con todas las esclusas de bajada, y un frío espantoso. A la llegada a Montreal, fondeamos para completar la carga, puesto que el calado máximo en el sea-way son 27 pies.

El río estaba completamente helado, la escala de los termómetros, de los alerones, llegaban hasta los 35 grados bajo cero, pero el rojo del líquido del termómetro, estaba más abajo de 35, calculé que estábamos a unos 40 bajo cero, o algo más, quién sabe.

Todas las tuberías exteriores de abordo estaban congeladas, la corriente del río desapareció, todo era hielo. El capitán estaba muy preocupado, nadie sabía cuándo podríamos ir a cargar. El día de Noche Buena, y siguiendo a un rompe-hielos, nos atracaron al muelle del silo, pero no empezaron a cargar hasta dos días más tarde.

La cena de Noche Buena, como es tradición, y está fuera de la subvención de comidas, fue muy buena, y abundante. Comimos y bebimos lo que quisimos; casi todos nos emborrachamos. Los marineros hicieron su fiesta particular. Jesús y yo nos pasamos por su comedor, y a seguir la fiesta. El segundo oficial, el "Gallo", había pasado a primero, el otro primero, el malagueño, había desembarcado para ingresar en la reserva naval; le iba mucho lo militar y sobre todo los uniformes, ahora..., se habrá hartado.

En el comedor de los marineros, y durante la fiesta, un marinero mayor, que estaba borracho, cogió un cuchillo e intento clavármelo por la espalda; dos veces intentó apuñalarme, cuando estaba bailando, y gracias al "Gallo", que le paró las dos veces, no logró pincharme; no me di ni cuenta, pero le debo la vida. No tengo ni idea, de porqué quiso clavarme el cuchillo, casi no le conocía, creo que nunca hablé con él.

Al día siguiente, el marinero quería pedir la cuenta, y desembarcarse, pero no lo hizo, a mí no me importó mucho, porque nunca noté que quería apuñalarme, ni tampoco vi al marinero con el cuchillo en la mano.

La carga era maíz, iba destinada a Nápoles, donde llegamos 15 días después. Nápoles, es una ciudad muy antigua, con grandes galerías, pero muy sucias, y ya a las alturas que estamos, imposibles de limpiar.
Hicimos una visita a la ciudad de Pompeya. Fuimos en un autocar con un matrimonio argentino, y la tripulación de un barco islandés. Los islandeses estaban completamente borrachos, y cantaban canciones en su lengua; el matrimonio argentino también se animó, y empezó a cantar tangos, de una forma muy descompasada; por lo menos a los islandeses no les entendía.
A la salida de Pompeya, le pregunté a un marinero de Finisterre si le había gustado la ciudad, y me contestó en gallego: " E moitas pedras bonitas, na miña aldea hai tamen moitas pedras bonitas e sen ningun custo para ver", lo que significa la falta de marketing del pueblo de Finisterre, a diferencia de los pueblos Mediterráneos, que cobran por todo.
La excursión incluía comida, y nos llevaron a un restaurante típico, a comer unos espaguetis típicos, con un vino típico. A los islandeses lo de los espaguetis no les hizo mucha gracia, pero el vino les hizo resucitar.
Cuando volvimos a Nápoles, el matrimonio argentino no paraba de decir, que había sido una velada inolvidable, y que nunca habían disfrutado tanto en una excursión.
Los argentinos son muy agradecidos, lo cual es de agradecer, por hacer que la vida, e incluso una excursión a Pompeya, parezcan tan apasionante. Entre ellos, y el marinero gallego, me quedo con el espíritu argentino, aunque a la larga todo es mentira y ninguno sea como Leandro Alem.
El barco iba a estar como mínimo un mes descargando. Jesús y yo pedimos permiso al capitán para poder ir unos días a casa, y volver a embarcar a su paso por Ceuta, no puso ninguna pega, además, nosotros nos pagábamos el billete. Habíamos pensado, que si nos quedábamos gastaríamos más, a la

larga era más barato volver a casa. Volvimos a embarcar en Ceuta al mes siguiente.

"Tuve la suerte de conocer Ceuta", por primera vez. Era una ciudad que tenía posibilidades de mejorar, con el tiempo volví, y había mejorado, sobre todo la zona del paseo marítimo.

Ceuta es un amasijo de culturas, y gentes que andan en línea recta, de arriba abajo de la ciudad, con muchas bolsas, es como un reguero de hormigas, que bajan del hormiguero, llevándose las provisiones hacía otro hormiguero más seguro, en este caso el hormiguero de la península, y como no están conectados por abajo, las hormigas van en ferry.

Cruzamos el estrecho desde Algeciras a Ceuta en un mini-ferry, de una compañía que empezaba en el estrecho, se llamaba Isnasa. El barco era como un yate grande, pero sucio, y con muchos asientos, como los de las camionetas de los pueblos.

Quería haber viajado en Trasmediterránea, que tenía barcos más grandes, pero a la llegada al puerto, un hombre con una gorra, imitando a la que usan los que tienen yate, pero de menos calidad, y con más anclas y dorados que las de verdad, se acercó; nos preguntó con un acento entre moro, andaluz y raro, si íbamos a Ceuta, le dijimos que sí, pero con Trasmediterránea; nos contestó de una manera muy profesional: -no problema..., billete Trasmediterránea bueno, tú.. quiere..., billete.... pa Ceuta, yo te lo vendo, que te lo juro mi muertos-, y por respeto a sus muertos, que seguramente sería él, el único superviviente de su familia, nos dejamos llevar a una agencia de viajes que vendían billetes para Ceuta y Tánger. Al final, salimos de allí con un billete de Isnasa.

Le dije al de la agencia que el billete ponía Cía. Isnasa, él me contestó: -Da igual, no queréis ir a Ceuta-, -Sí, pero en la Trasmediterránea-, -Esa

compañía no sale hoy ¡no ves que hace mal tiempo!- y así se empezó a hacerse rico D. Victoriano Sayalero, dueño de la compañía Isnasa.

Los gorrillas te engañaban sin darte opción, seguramente ellos fueron los primeros a quién D. Victoriano engañó cuando llegó a Algeciras. Le preguntamos al gorrilla, qué de dónde era, nos contestó, que de Tarifa ¡no era extranjero.... era español!, además había muchos como él, y con la misma gorra,.... ¡que pena!...

Embarcamos por una escala muy estrecha, me tuve que poner la maleta al hombro para poder pasar por esa plancha; parecía un emigrante, con maleta de cartón, embarcando hacia América.

Salimos a navegar una hora más tarde del horario previsto. Cuando el barco se llenó, se acercó a la escala el mismo de la agencia que nos había vendido el billete, y dirigiéndose a un hombre bajito, que vestía uniforme de capitán, le dijo: -Venga..., date prisa, y sal ya, que vas lleno..., todavía te quedan dos viajes más y luego a encerrar-.

El que llevaba el uniforme de capitán, bajó la cabeza y subió hacia el puente; al rato, el barco zarpó.

¿Dónde nos habíamos embarcado? Se movía una barbaridad, los "pasajeros" gritaban y vomitaban al mismo tiempo; el olor era insoportable. Familias enteras yendo a Ceuta para comprar cartones de tabaco y venderlos después en Algeciras; gente muy agitanada, de pelo negro rizado y señoras gordas con faldas muy amplias; niñas de cara grande y redonda, que hablaban un castellano, muy difícil de comprender para un castellano.

Daba pena pensar, que eran españoles de finales del siglo veinte. ¿Qué podrían pensar, los alemanes, franceses, Ingleses, etc. de la cultura de

aquellas personas? Que poco se ha cuidado a esa pobre gente, que me temo, todavía siguen igual, o peor.

Durante la travesía, que duró casi una hora, no vimos a ningún tripulante que pudiera ayudar, o dar bolsas de papel para casos de mareo. La frontera con el tercer mundo, se corre hacia el norte de vez en cuando.

A la llegada a Ceuta, se acercó un señor que hablaba de lado, torciendo la boca, como si nos fuera a vender algo, pero algo falso. -Sois tripulantes del "Castellblanch"-, rápidamente, le contestamos que sí. Nos dijo que era el agente de la naviera, estaba esperando a los tripulantes para llevarlos al hotel; esperaba unos trece tripulantes; ni a Jesús ni a mí nos correspondía ir al hotel, y por supuesto, no nos esperaba nadie.

Habíamos desembarcado por nuestra cuenta, la empresa no tenía porqué pagarnos un segundo viaje de embarque, no dijimos nada y nos metimos en una habitación del hotel, que tan amablemente nos había ofrecido el agente, el de la boca torcida.

Al día siguiente se presentó cuando estábamos desayunando, nos preguntó si éramos los alumnos, le contestamos que no, que éramos dos marineros gallegos, se quedó muy extrañado, a él no se salían las cuentas, pero nosotros si, habíamos pasado la noche en el hotel a cuenta del agente, bueno, seguro que se lo pasó al armador en la cuenta de escala.

Embarcamos ese día y zarpamos hacia New Orleans. La travesía fue muy buena; utilizábamos la bodega número siete para jugar al frontón con unas palas de madera, hechas en la carpintería de abordo; también echábamos partidos de football; nos bañábamos en la bodega número cuatro, que era inundable, y se utilizaba como un tanque de lastre más.

Cargamos parte de la carga en New Orleans; cuando te dicen que vas a cargar en New Orleans, te tienes que preparar para cargar en un cargadero

perdido del río Mississippi, posiblemente de la milla 40 a la 60, lo que quiere decir de 80 a 120 dólares de taxi, eso si quieres pasearte por Bourbon street, y oír un poco de buena música, o que te trate de engañar un travestí negro.

La otra parte de la carga la hicimos en Corpus Christy. Corpus Christy pertenece al estado de Texas; está lleno de mejicanos de ojos pequeños, con muy mala leche.

Subieron unas chicas a bordo para hacer sus pequeños "business" con la tripulación. Los gallegos, a la hora de pagar a las mujeres, les cuesta mucho, prefieren beber, que les sale más barato, y se divierten más. El radio se fue con una chica que estaba razonablemente bien; entró y salió, fue el "short-time" más corto de la historia.

Encontré a la chica en la cámara de oficiales; le pregunté, qué hacía allí sola, me dijo que estaba con una amiga, y que la amiga estaba en un camarote con un tripulante, y como era un "short-time", que no tardaría en venir; le pregunté también, si tenían coche, me contestó que sí. Cuando su amiga bajó me llevaron a la ciudad, con tan mala suerte, que durante el viaje, se nos acercó un todo terreno situándose a nuestro lado.

El conductor, un barbudo con chaqueta vaquera sin mangas pero con unos brazos enormes; tocaba la bocina y no dejaba de mover esos brazos tan grandes; la chica se empezó a poner nerviosa, le pregunté qué le pasaba, dijo que su novio era el del otro coche, es decir, el de los brazos grandes.

Detuvo el coche cerca de un grupo de bares, bajé sin decir nada, entré en uno de ellos y allí poder llamar a un taxi, y regresar al barco.

Esos "short-time" de las americanas en los barcos, son bastante frecuentes, sobre todo en barcos españoles, la lealtad de algunas mujeres americanas hacia sus maridos deja bastante que desear, enseguida se cansan de ellos.

Al entrar en el bar, me di cuenta, que todos eran mejicanos, llevaban

sombreros tejanos y hablaban una mezcla de español e inglés-americanizado muy facilón.

El corte de pelo de los mejicanos es casi perfecto, se lo cuidan mucho, se están todo el día peinando, probablemente y sin ningún fundamento pienso que se lavan poco, pero el pelo es sagrado, además tienen un buen pelo, son la envidia de los que somos calvos.

Me senté en una de las mesa, se acercó la camarera, que también era mejicana, me preguntó en ingles lo que iba a tomar, le contesté en español, -Ah.., hablas español- -Sí claro...., soy de España-, -hablas muy lindo- -Soy de Madrid- -¿De Madrid?, que suerte-. Le pedí una cerveza y al momento ya estaba servida; en el bar había algunas chicas subidas a una especie de tarimas, se movían con poco ritmo y con pocas ganas, no se podía decir que estaban bailando, parecía que estaban marchando siempre sobre el mismo sitio, claro..., en las tarimas no había mucho espacio para avanzar.

Los mejicanos las miraban recelosos y con orgullo, como si fueran gallos dentro de un corral. Casi todos tenían rasgos indios, muy orgullosos y peleones.

La camarera estaba bailando en uno de los pedestales, no la miré casi, estaba más ocupado en pensar cómo iba a salir de allí, cada vez se llenaba más de hombres, y ya empezaban a amenazarse unos a otros.

Cuando terminó de bailar la camarera volvió a mi mesa, le pregunté a qué hora cerraban, me contesto que a las 2 de la mañana pero que ella se iba una hora antes, le pregunté si tenía coche y si me podía llevar de vuelta al barco, no se lo pensó y me contestó que sí rápidamente, no tenía ningún problema en llevarme, los problemas empezaron cuando los mejicanos vieron que hablaba con la camarera, se pensaron que era gringo del norte; uno de ellos, pasó muy cerca de mí y tropezó con mi silla, le pedí perdón en

español, se quedó mirando y me dijo - ¿De dónde eres hermano?- -Soy español- - Ah, mi hermano de España, aquí somos todos españoles"

Si claro, todos españoles, ellos creían que eran españoles, ahora me doy cuenta porque los norte-americanos tienen tan bajo concepto de los españoles, todos al mismo saco, no sé por qué les llaman latinos, con la cantidad de patadas que dan al diccionario de latín.

Me invitaron a cerveza con tequila, casi no les entendía, debido al ruido machacón que reinaba allí dentro. La camarera me dijo al oído, que se marchaba en 10 minutos, y que la esperara fuera.

Un mejicano que estaba borracho me tenía cogido por el cuello y no me soltaba, le dije que quería ir al baño, me contestó que él también quería ir y me llevó cogido del cuello, una vez en el baño me soltó, cayó al suelo y yo salí corriendo, no me explico por qué me soltó y se desplomó, todavía me acuerdo del ruido de su cabeza al golpear con el suelo.

A los indios no se les puede dar de beber, siempre se ha dicho eso en las películas del oeste, y tienen razón.

Salí hacia el aparcamiento, me escondí detrás de unos coches esperando a la camarera, a los 5 minutos salió del bar y nos montamos en su coche. Yo no sabía dónde estaba el barco, y claro ella menos; recorrimos el canal dos veces y al final pude ver el barco que estaba en la otra orilla; pasamos el puente que lo cruzaba, y por fin llegamos a bordo.

La invité a subir, el capitán estaba viendo la televisión, y digo viéndola, porque las televisiones europeas en Estados Unidos sólo se veían en blanco y negro y no se oían, todo debido a que la frecuencia de audio es diferente.

La camarera se sentó con el capitán; fui a por unas coca-colas, cuando volví, ya no estaban, bueno, que le voy hacer, el que manda, manda.

Al subir a mi camarote me encontré al segundo de máquinas que iba de un camarote a otro buscando algo, -¿Qué haces José?-, le pregunté,-Tengo una chica en el camarote y estoy buscando a su hermana que está con el segundo de puente- -y, ¿no te sobra alguna?, no te preocupes José, yo buscaré al segundo, vete rápido al camarote, a ver si algún hábil te va a levantar a la chica-.

José era de Corme, mecánico naval, y muy, pero que muy feo, sobre todo cuando se reía. Había estado muchos años pescando al Gran Sol, un banco de pesca en la parte sur de Irlanda e Inglaterra, donde se pescaba la mejor merluza del mundo, un banco de pesca extraordinario, actualmente lo hemos arrasado y casi no hay pesca.

El Gran Sol es una zona de temporales, donde las borrascas se ponen en fila para poder pasar por allí. José era un marino muy curtido, sin complejos y buen compañero, y sin recelos hacia la gente de la escuela superior de náutica.

Fui al camarote del segundo de puente, la puerta estaba cerrada, llamé, y me abrió; pasé dentro del camarote y supuse que la chica que estaba en la cama era la hermana de la otra que estaba con José. Le dije que su hermana la estaba buscando, ella me contesto, -Dile que venga-, y hala, otra vez al camarote de José, como yo era el alumno, tenía que hacer los recados.

Cuando entré allí estaba la chica, sentada en la cama con un plato de queso, fruta, galletas y no sé cuántas otras cosas más, parecía una reina azteca en su noche de bodas, se nota donde hay clase, José la tenía con las mujeres, aunque las mimaba demasiado.

José es un caballero y se comportaba como tal con las mujeres. No me porte bien con él, le dije a José que el segundo oficial quería hablar con él, salió

del camarote, y a los dos minutos yo ya estaba con la señorita de José en mi litera.

Me arrepiento de lo que hice, José era un sentimental, bueno, luego le ayudé a pasar una televisión de contrabando en Tarragona, fue un gran favor porque tuve que hablar con un guardia civil, y me costó mucho convencerlo para que nos dejara pasar la tele. José había empaquetado de tal manera la televisión que no cabía en el coche del guardia, tuvimos que sacarla andando por el espigón hasta la playa, pero reconozco, que ese día en su camarote, no me porte bien.

Prefiero no seguir hablado de la chica de José, supongo que lo que más le molestó: !que también me había llevado el queso y las galletas!, era tarde, tenía hambre, y la chica de José comía como una lima nueva, luego me enteré que el queso se lo había enviado su mujer desde la aldea, si lo llego a saber no le hubiera dejado comer de ese queso, !a esa chica!, al fin y al cabo era una desconocida, pero el queso...??, si sabíamos de donde venía.

Al día siguiente le pedí perdón. José no era rencoroso, de lo de la chica se olvidó rápido, tampoco valía gran cosa, de lo del queso y las galletas, tardó un poco más.

Salimos de Corpus Christy hacia Tarragona, pasando por el norte de Cuba hacia el estrecho de Florida y luego con las corrientes a favor rumbo al estrecho. Desembarqué en Tarragona, fue difícil legalizar los días de mar en la Comandancia de Marina.

El brigada, un viejo amargado que casi me amarga los días, al final con una propina se arregla todo; los días los tenía bien, pero había algunas fondeadas en los Grandes Lagos que no quería legalizarlas, qué sabía el brigada de días de navegación, si él nunca había navegado; que triste debe

ser, el ser brigada, que nombre tan raro, sin fundamento militar alguno, o ¿quizás sólo administrativo?

Esa noche, y para quitarme la impronta de amargura que me había producido el "sombrón del brigada", salí con Jesús a dar una vuelta por la "maravillosa y monumental", Tarragona.

Nos metimos, por casualidad, en un bar donde las señoras llevaban vestidos largos de color negro, y muy ceñidos, los camareros con pajarita y chalecos, también de color negro, nosotros íbamos de aquella manera, es decir, mal, y muy poco ceñidos. La sala era muy parecida al "Casanova Club" de la película "El Tercer Hombre", seguramente también andaría por ahí el señor Popesku.

Estábamos en la barra del bar y dos señoras se acercaron, pidieron dos copas de champan y nosotros otras dos, champan va y champan viene, el camarero me pasó la cuenta, se la pasé a Jesús sin mirarla, él sí la miró, casi se cae del taburete, no quise ver la factura pero Jesús me dijo al oído lo que había salido la broma del champan, me quedé frío, no teníamos dinero para pagar. Le dije a Jesús en voz alta, para que lo oyeran las chicas y el camarero, que no nos quitaba ojo, -Jesús quédate aquí que voy al barco a coger más dinero-.

Por aquel entonces no había casi cajeros automáticos, las tarjetas de crédito no se usaban mucho, además, que banco le iba a dar una tarjeta de crédito a un alumno de náutica, ahora quizá sí, pero porque se han vuelto locos los de los bancos.

Jesús me contestó, -Vale, vale-, me lo dijo tan contento. Él sabía que no teníamos dinero. Salí a la calle, no sabía qué hacer, no le podía dejar solo allí dentro, volví a entrar al bar y le dije, -Jesús, dame la llave para abrir el barco, por favor, que no la tengo-, me acerqué a su oído, y le dije: -Jesús..,

me piro, no hay dinero ni manera de conseguirlo, si nos quedamos aquí los de la salida nos van a matar, sal detrás de mí, te espero en la puerta-, cuando llegué a la puerta me llamó repetidas veces:

-Tomás, Tomás esa no es la llave, es está otra-, se acercó hacia mí, abrí la puerta y salimos corriendo calle abajo, oíamos pasos detrás de nosotros, corrimos hasta una plaza que está a la entrada del puerto, miramos hacia atrás y ya no había nadie. Que suerte tuvimos, si nos pasa ahora seguramente uno del Este nos pegaría un tiro.

CAPÍTULO V DE VUELTA AL CABOTAJE

Me fui a casa unos días, hasta que conseguí una plaza de agregado de puente, en un barco de CAMPSA. Conseguí el embarque por medio de la prima del cuñado de yo que sé quién, en CAMPSA había que hacerlo así.

El barco era de construcción antigua, de los que se llaman de tres islas. Compartía camarote con otro agregado, era gallego, y además estaba casado, tenía un hijo, ah.....! se me olvidaba, Jesús también tenía un hijo, y cuando estábamos en Corpus Christy me dijo si podía pedirle un "collett call", para llamar a su novia; fuimos a una cabina de teléfonos, metí un cuanto de dólar y le procuré una llamada a cobro revertido.

Estaba oyendo la conversación, de repente, cuál fue mi sorpresa cuando le preguntó a su novia, "si quería casarse con él"; empecé hacerle señas para que se diera cuenta de lo que estaba diciendo y pidiendo; bajo mi punto de vista, y con esa edad, era algo imposible, fuera de mis previsiones, Jesús se dio la vuelta, y así no ser contagiado por mis pensamientos adversos.

Las tonterías que puede hacer un hombre cuando está solo y aburrido; generalmente cuando estás separado de la persona que quieres, o que crees que quieres, la idealizas muchísimo, haces promesas bajo la coacción de la soledad, el aburrimiento, la morriña y la debilidad, que se sufre normalmente sobre las 3 de la tarde, a esa hora la depresión suele repuntar, generalmente a las diez de la noche te arrepientes de todo lo que has dicho, especialmente si estás en algún puerto del Brasil.

El barco se nombraba: Moto Tanque "Campo Verde", de capitán un santanderino, bastante mayor, a punto de jubilarse; alto y gordo, con gran

barriga que le subía por encima del cinturón; se quedaba dormido en la mesa después de comer; fumaba en pipa y orinaba desde el alerón cuando estábamos en maniobra, generalmente a los prácticos no les gustaba su manera de hacer aguas, sobre todo cuando lo hacía a barlovento, salpicando a todos los que estaban a su lado, siempre le di un buen resguardo.

El primer oficial, un solterón cincuentón, asturiano, nacido en su capital y así gozando de un título más; le gustaba la ópera, a la cual asistía durante la corta y suficiente temporada anual; acudir a la ópera en una ciudad pequeña como Oviedo, permite codearte con tenderos acaudalados o políticos en vías de medrar.

El capitán le repetía constantemente y con voz temerosa -Manolo..... la compañía se hunde.... y nos ponen en la calle-, a Manolo le daba igual, tenía suficientes años y dinero para no navegar más, al capitán también le pasaba lo mismo, pero disfrutaba sufriendo delante de los demás oficiales.

El segundo oficial, un borrachín de Bilbao, feo, narigudo, calvo, con barriga producida, seguramente, por la acumulación de cervezas vinos y licores, que se le hacía notar más debido a la estrechez de su pecho y su fina espalda echada hacia atrás; sus ojeras negras le daban un toque vampiresco, que junto con su aliento descompuesto le hacían, física y químicamente, desagradable; como persona era odioso; lo peor: que de vez en cuando tenía que hacer la guardia con él; nunca me hablaba, mejor, qué necesidad tenía de oírle, además, solamente sabía hablar del callejero de Bilbao.

El barco no tenía giroscópica y navegábamos por la magistral, que corregía el compás del puente; hacíamos correcciones a cada cambio de rumbo; el

radar sólo se ponía en caso de niebla, o con visibilidad muy reducida. Navegábamos cerca de la costa, quizá para no perdernos.

Ah...el tercer oficial de Burgos, pero casado y viviendo en San Sebastián, se sabía el callejero de San Sebastián mejor que el de Burgos, de Burgos prefería no acordarse; un pelota del capitán o de cualquiera que tuviera más galones que él; salía a tierra para comprar pasteles, un gordo impresentable con voz de niño mimado, cuando se reía le temblaba toda la grasa sobrante, va... no sé porque me he acordado de él. Los de máquinas eran todos vascos excepto el tercero, de Santander.

Al otro agregado le habían orientado de tal manera, diciéndole, que si se portaba bien, darían buenos informes y podría continuar en la compañía cuando sacara el título de piloto; le advertí de la gran mentira, en CAMPSA sólo entraban los muy recomendados, me creyó y empezó a dejar de complacer a toda la tripulación, en ese barco cada uno del personal fijo parecía el dueño de la compañía.

Cuando cargábamos en la refinería de Algeciras, que pertenece a CEPSA, solía ir a la playa de Puente Mayorga, que es el pueblecito donde se encuentran los muelles de la refinería.

Allí conocí a una chica de San Roque; ella estaba en la playa con una sobrina pequeña, su futura cuñada y una sombrilla también pequeña, que sólo le servía de referencia, porque no daba casi sombra, pero le hacía juego con su escaso biquini, tapándole lo justo, probablemente lo necesario.

Tenía novio, su cuñada fue lo primero que me anunció cuando me vio, era mecánico y trabajaba en Almería; cuando su futura cuñada se metía en el agua, ella venía y se sentaba a hablar conmigo, era muy guapa y no parecía andaluza, sólo al hablar, se le notaba un profundo acento de la zona, se hacía gracioso y hasta le quedaba bien, al igual que su pequeño biquini.

Normalmente pasaban vendedores por la playa vendiendo todo tipo de baratijas, le compré una "concha natural", con hilo de lana para colgar, siempre he sido muy espléndido; se anudó el cordón de lana con la concha en el tobillo, me dijo que lo llevaría por la noche en la Feria de San Roque en la caseta del ayuntamiento; me había dado la pista, claramente, de donde poder verla esa noche.

Al atardecer me acerqué hasta la feria y la encontré en la caseta donde me había dicho que estaría; traté de hablar con ella, pero me dijo que la familia de su novio se encontraba allí; me fui a una de las barras para pedir una cerveza, pero no tenía tickets del local, se dio cuenta y me metió un puñado en el bolsillo, cuando ninguno de los suyos la miraba. Traté de salir de allí, pero no me dejaba, venía y me decía que esperara un poco. Al rato vino hablando abiertamente, sin esconderse.

-Bueno ya se ha ido mi futura suegra-, me lo dijo como imitando la voz de su suegra, a la cual, nunca había visto ni oído. Bailamos juntos una vez, y salimos de la caseta hasta una plaza donde nos sentamos en un banco, me dio un beso y me dijo, -Me da igual mi novio, pero es seguro que si me doy la vuelta tu desapareces y no te veré más-.., que razón tenía.

Vimos amanecer en el banco de la plaza, que aunque era de piedra no se me hizo incómodo, ella dejaba reposar su cabeza en mi hombro, mientras que la besaba en sus mejillas doradas, iluminadas por la tenue luz de las farolas ya cansadas, esperando al Sol, para su relevo; parecía que estaba dormida, pero cuando me movía me abrazaba; la acompañé a su casa y cuando se dio la vuelta para abrir la puerta, desaparecí, como por arte de magia.

Los marinos somos como la cenicienta, por la noche lo damos todo ayudados por ese hada madrina que es el dinero y en mi caso mi juventud

insultante, cuando ya más mayor lo recuerdo, a las seis de mañana volvemos al barco, a veces sin zapatos, y otras veces sin camisa.

No la volví a ver, porque no volví a esa playa, espero que conserve la concha que la regalé, yo conservo el recuerdo de sus mejillas, y la paz del amanecer en una plaza de San Roque.

El "Campo Verde" parecía un balneario, o mejor dicho, una residencia de ancianos, demasiada tranquilidad para un chico de 21 años, esa clase de vida es un poco tediosa.

En Cádiz iba a la playa y comía helados por el paseo marítimo; con el otro agregado, me dedicaba a vacilar a las gaditanas, contándoles mentiras y cosas imposibles.

Había muchos militares en Cádiz, lo cual nos ponían las cosas muy fáciles; los militares son demasiado serios y aburridos con las mujeres, incluso mintiendo lo hacen muy seriamente, que aburridos son. Los oficiales de la Armada pueden ser un buen partido para una mujer que quiere tener un futuro más o menos asegurado.

De vez en cuando descargábamos en Santander, y fue allí donde conocí a dos chicas que me llevaban a la playa del puntal; tomaban el sol en top-les, y les gustaba cuando les ponía crema por la espalda, incluso alguna vez por las piernas, me reía mucho con ellas; me contaban que los santanderinos eran unos burros y que ellas estaban deseando salir de Santander. Jugábamos al parchís en un bar del paseo Pereda, siempre perdía, que buena mano tenían para tirar los dados y que rápido contaban.

Las dos me gustaban mucho, pero no podía separarlas, además, se complementaban muy bien y nunca se ponían celosas una de otra; podía ponerle crema a una, y darle un beso a la otra al mismo tiempo, siempre se reían, se les ocurrían cosas muy graciosas.

Una noche, el primer oficial me vio con ellas por la calle, y al día siguiente empezó a hablar conmigo; me extrañó mucho, porque desde que había embarcado nunca me había dirigido la palabra. Me preguntó si le podía presentar a alguna de mis amigas, no le contesté, antes morir que presentárselas, a un solterón egoísta que nunca antes quiso hablar conmigo, además, me iba desembarcar a los pocos días. Cuando desembarqué pasé la noche con las dos, era imposible separarlas.

No quería volver a Madrid, pero tenía que hacerlo, mi tiempo de prácticas se había terminado, que pena, tenía todo lo que un chico de 21 años podía soñar, que bien lo pasé, y nadie en la Tierra me lo podía quitar.

Regresé a Madrid, y de Madrid a La Coruña para sacar el título de piloto de segunda clase. En La Coruña no se estaba mal, además, tenía un amigo de El Ferrol, se llamaba Ángel, un caballero con las chicas, siempre en su sitio, siempre bien vestido y con dinero en el bolsillo, lo cual agrada mucho a los demás que no lo llevamos.

Él vivía en un piso alquilado cerca de la escuela de Náutica, yo vivía de patrona; la señora me trataba muy bien, y nunca se enfadó si me duchaba; si tenía alguna aventura iba a casa de Ángel, él nunca me ponía pegas. Casi todas las chicas que conocí tenían novio, y ese detalle es de agradecer, así nunca te piden nada a cambio. Al principio te hablan bien del novio, al poco tiempo se olvidan del novio, y cuando están contigo no quieren que le recuerdes a su novio, llegado ese momento es la hora de no volver a verlas, y devolverlas sanas y salvas a sus novios, que siempre están ahí, y nunca se pueden imaginar la poca gracia que le hacen a sus inmaculadas novias volver con ellos.

CAPÍTULO VI DE PROFESIÓN NAVEGANTE

Saqué el título de piloto de segunda clase en La Coruña. Cuando tuve el título en la mano, es decir la tarjeta profesional, empecé a buscar compañía. A la primera que fui, fue la Naviera del Noroeste, donde había realizado el 80% de las prácticas y además me conocían; al mes ya estaba embarcando.

Llevaba una maleta grande y vieja, que se me iba rompiendo por el camino. La maleta, en gran medida, puede definir al que viaja, en mi caso sólo define mi estado de ánimo.

Embarqué en Ceuta, pero no en el puerto, el barco estaba haciendo combustible, embarqué primero en una petrolera de combustible que me llevó hasta el barco. Al capitán y a casi toda la tripulación, ya los conocía.

Victor era agregado de puente, de Madrid; había estudiado conmigo pero él iba un año por detrás, se puso muy contento cuando me vio, el primer oficial le estaba amargando la vida.

Víctor vivía en Moncloa, habíamos estado muchas veces juntos, incluso le invité alguna vez a mí casa de la calle Galileo. Cuando tenía 16 años mis padres se cambiaron de casa y de barrio. Mi abuela, el perro y yo, no nos mudamos, y seguimos viviendo en la antigua casa de Galileo.

Hice muchas fiestas en esa casa, a mi abuela no le molestaba y al perro menos, siempre había alguien en casa a quién ladrar.

Mi madre nunca aparecía por allí, decía que no tenía buenos recuerdos de esa casa, mis recuerdos sí son buenos, y muchos. La casa la tenía decorada

con cosas viejas de attrezzo. Parecía un burdel francés, con maniquís vestidos al estilo del Molino Rojo, muchas chicas venían, veían la casa, y salían corriendo de miedo, no las culpo, otras volvían e incluso hacían planes para re-decorarla.

Tenía luz negra por toda la casa y cortinas blancas por las paredes, una vez dentro nada se veía claro. Víctor me trajo a dos chicas que trabajaban en una fábrica de camisas, no hice mucho con ellas, pero por lo menos aprendí como se doblaban las camisas.

La que más visitó mi casa fue una chica que estudiaba magisterio, tenía novio, como debe de ser, siempre se estaba quejando, que a su novio le olían mucho los pies, sobre todo cuando ponían la calefacción del coche; nunca la animé a que dejara su novio, sobre todo cuando me enteré de lo del olor de pies, quizá, si su novio no hubiera tenido ese defecto, hubiera intentado que lo dejara, o se olvidara de él. No cabe duda, que el olor de pies del novio la unió muchísimo a mí y a mi casa.

Una mujer que no se asustaba por nada, con ella pasé por situaciones muy extrañas y siempre se comportaba sin alarmarse y con toda naturalidad; éramos muy jóvenes; al de los pies le dejó, y no volví a verla.

Víctor era buen chaval, muy sometido por su padre y su hermana. Su padre murió y su hermana se quedó con todo; a su hermana la recuerdo por su gran delantera.

Hacía la guardia de 8 a 12, con Víctor; era la primera vez que ejercía profesionalmente como oficia de un barco, la responsabilidad de la guardia de mar, la tomaba muy enserio, procuraba cumplir con todos los protocolos y actuaciones de un oficial de guardia.

Víctor me ayudaba, y sobre todo, me hablaba, me hacía mucha compañía. Tener a alguien que te hable es muy importante, quizá porque soy una

persona muy sociable, demasiado sociable para la soledad que te puedes encontrar en algunos barcos.

Zarpamos de Ceuta hacia Mobile Alabama, para cargar carbón destinado a Valencia y Sagunto. Tuve un pequeño percance en el canal de Providence antes de llegar a la costa de Miami y a los cayos de Florida.

Un barco me daba la roja y la verde abierto cinco grados por babor, le maniobre un poco cayendo a estribor pero él seguía igual, caí un poco más a estribor pero nada seguía dándome las dos luces abierto 5 grados por estribor, cometí la torpeza de caer a babor primero 10 grados luego 20 grados entonces empezó a darme la roja por estribor !Oh gran peligro!, al final metí todo babor y di toda la vuelta; el otro barco era de pasajeros, me faltó poco para darle la mano al otro piloto de guardia; todavía no entiendo lo que pasó, pensé que iba a por mí, desde entonces no juego nunca con las maniobras, procuro hacerlas claras y con mucha antelación.

Llegamos a Mobile Alabama, allí pasamos el control del Coast-Guard americano. Me encargaba de los "Notice to Mariners", corregía las cartas náuticas, derroteros, libros de faros, mareas, etc. En Estados Unidos sólo puedes navegar con las cartas editadas por ellos, las cartas inglesas no son válidas, sólo sirven de ayuda.

Los americanos piden cantidad de requisitos para navegar por sus aguas a los barcos de bandera extranjera, los barcos de bandera americana, muchos de ellos son viejos y no cumplen con nada, pero no queda más remedio que hacer lo que dicen, de lo contrario, multa va y multa viene.

No me gusta la prepotencia de las autoridades americanas, bueno, no me gusta la prepotencia de las autoridades de cualquier país, pero por desgracia he tenido que soportar mucho en Estados Unidos.

Salimos para Valencia, el barco andaba muy poco, apenas 9 nudos. Las camisas de los pistones estaban casi todas rajadas, en la máquina unos se echaban la culpa a los otros; el hecho fue que en el viaje anterior, a alguien en la máquina se le olvido abrir la válvula de refrigeración del motor, al motor le empezaron a subir mucho las temperaturas, los maquinistas se dieron cuenta, abrieron la válvula y el cambio tan brusco de temperatura rajó casi todas las camisas de los siete pistones, trataron de cambiar dos camisas pero seguían perdiendo agua por toneladas, parte de ese agua iba al cárter, allí se mezclaba con el aceite y bajaba la presión, eso debe ser muy malo para la máquina y también para los maquinistas que se les notaba preocupados. Al final llegamos a Valencia y allí se reparó todo, debió costar un dineral la reparación.

La máquina es un departamento, en el cual, generalmente nunca te enteras de lo que pasa, hasta que pasa algo gordo. En esos barcos el Jefe de Máquinas solía vivir muy bien, en la máquina tenía su condado. Durante la maniobra, a muchos de ellos les encanta estar en el puente y si pasaba algo tienen que salir corriendo hacia la máquina, no sé qué pintan en el puente, indudablemente las vistas son mejores y hay menos ruido.

Al atracar en Valencia, Víctor se fue a casa unos días. Salía a tierra todos los días con el dinero que había conseguido vendiendo una caja de tabaco a la Guardia Civil de aduanas. Soy partidario, que el contrabando, sino queda más remedio que hacerlo, debe de hacerse legalmente, y a nadie mejor para vendérselo, que a la Benemérita, lo compraban todo, siempre mucho más barato que los estraperlistas del Grao, pero era más seguro y además se hacía una gran labor social ayudando a esos pobres números.

Era muy fácil, cuando venían a bordo para contar el sello siempre les preguntaba: -¿Desean ustedes alguna cosa?, ¿Hombre.., si nos pudiera

vender algo?-, y claro, todo se lo poníamos a su disposición. Había un cabo primera que lo compraba todo, luego venía el provisionista y te volvía a llenar el sello. El dinero fácil, como viene se va.

A Valencia llegamos el día antes de Reyes. Por la noche salí primero a comprar un regalo, para cumplir con la festividad, y luego a celebrar la noche de Reyes por las calles de Valencia, para cumplir como marino y a ver si me cruzaba con el "Perro de Paterna".

Entré en un bar de una plaza famosa, por el bar, allí conocí a una chica que trabajaba en el Corte Ingles del centro de Valencia, tenía una memoria admirable, se sabía casi todos los precios de lo que allí se vende, que es mucho, sólo sabía hablar de precios, ella no se puso precio, no me cobró nada.

Terminamos la descarga en Sagunto, y no tengo mucho que recordar de ese pueblo, por la noche cogíamos un taxi y nos íbamos a Valencia. A Sagunto lo tengo como un pueblo con pocas luces, lo recuerdo muy oscuro, quizá porque siempre volvíamos de Valencia un poco ciegos.

CAPÍTULO VII   MI AMIGA LA NEGRA DE BALTIMORE

Salimos hacia Baltimore a cargar maíz para el norte de España. Recalamos en Chesapeak Bay, embarcando el práctico en el canal de entrada. Subimos hasta Baltimore, y pasamos 4 días cargando.

Salía todas las noches al barrio de los griegos, se llamaba así porque un griego era el dueño de dos discotecas y un bar de la zona; también estaba "El Bar de la Nina", una señora mayor que recogía a chicas sin casa y las ponía a bailar encima de la barra, me daba pena de esas señoras, la mitad de ellas no tenían dientes, había algunas que les faltaba hasta pelo en la cabeza, no eran muy mayores pero se les notaba haber pasado muy mala vida.

Cuando subían a bailar, llevaban sólo la ropa interior, la que usaban normalmente debajo de la ropa, y no era de lo más sexy, a unas les quedaba grande y a otras casi no les cabía, prefería no mirar, pero ellas me miraban de una forma que parecía me pedían perdón mientras bailaban; no bailaban, sólo movían los brazos y subían un poco una de las piernas; tenían la piel llena de manchas y moratones, solíamos estar menos de media hora, sólo para saludar a Nina, se ponía muy contenta cuando nos veía, y beber una cerveza directamente de la botella.

Al final de la barra se podía ver a un señor mayor lavando vasos; de vez en cuando salía a barrer un poco, sobre todo las colillas de los cigarrillos

aplastados contra la moqueta pegajosa y llena de quemaduras, creo que esa moqueta ya ni ardía, tenía menos pelo que alguna de las que allí bailaban.

En el cristal de la entrada y rodeado de luces de colores se encontraba un salvavidas que había sido donado por nuestra tripulación, de paso hacía publicidad al "Dry Sack", que era el nombre del barco.

Enfrente del bar de Nina, se encontraban las discotecas de los griegos, había muy buen ambiente, se mezclaban blancos, negros, hindúes y de toda clase de colores, había muchas chicas y buena música; allí conocí a mi primera novia negra.

Estaba sentado en un taburete de la barra y pasó una belleza negra, muy sonriente. Cuando pasaba por mi lado la enganché con mis piernas, me miró y me dijo -You are my baby-, me cogió la mano, me llevó a una mesa, me dio un beso y su bolso, diciéndome - You stay here don't go, you are my baby-, y allí me quedé sentado; cada vez que trataba de ir a la mesa de los otros tripulantes, venía corriendo, me abrazaba y me decía: -You are my baby, don't go- Después de recordarme, que era su "baby", volvía a la barra donde estaba con dos tíos muy raros y aparentemente más mayores.

Ella bebía whisky, ¿yo..??.. cerveza americana, que no me gustaba nada, pero no había otra cosa. A las 2 de la mañana cerraba el bar, me cogió de la mano y nos fuimos en un taxi al barco.

El muelle del silo de carga no tenía vigilancia y podía entrar cualquiera. Cuando llegamos al barco, la escala estaba subida y el marinero de guardia, arriba, mirándome. Le dije -Tajes arría la escala-, y me contestó, -E quen é vostede-; Tajes era "mozo de cubierta", de 43 años, nacido en Caamelle, no sabía leer ni escribir, mentalmente era retrasado, todo el mundo se reía de él, pero todos le cuidábamos mucho. Cuando venía de vacaciones, no traía ropa, sólo un buzo y un par de botas; fumaba mucho, nunca compraba

tabaco, sólo cuando se iba a casa de vacaciones y para regalárselo a su padre, que era un tirano con él. Si te veía por el barco te decía -hey veciño ten un cigarro-. Al final arrió la escala y pudimos subir a bordo.

Mi amiga llevaba unos tacones altísimos e iba metida en unos pantalones muy ceñidos, que marcaban claramente, sus finas formas, cualquiera podía adivinar fácilmente cómo era su interior, marcando la diferencia que separa a las mujeres normales, de la súper mujer, vamos... de las que te hacen volver la mirada. Llevaba una camiseta sin tirantes, que se le iba cayendo cada vez que daba un paso, Tajes casi se cae de la escala cuando la vio.

Por fin pudimos embarcar; abordo se oían voces de chicas y correr por los pasillos. Dejé a mi amiga que se llamaba María en mi camarote, y bajé a ver lo que pasaba por el barco. Cuando llegué al comedor de marinería, oí la voz del primer oficial, tratando de llamar al orden al pobre Tajes. -Tajes cuando lleguemos a España te mando para casa, está todo el barco lleno de mujeres, te he dicho que subas la escala-.

El primer oficial era un chico de una aldea de La Coruña, un repipi que daba grima, y cuando no ligaba, que nunca ligaba, se ponía de muy mal humor y se aliviaba gritándole a Tajes; pero cómo iba a ligar, si no quería gastar dinero y le vestían sus enemigos, era impresentable, muy difícil de llevar una conversación con él, siempre te llevaba la contraria en todo, al capitán no, con el capitán siempre se rebajaba al máximo, un extraño personaje de aldea, podría haber inspirado a Hands Christian Andersen en sus cuentos de "Trolls", de los místicos bosques escandinavos.

Volví a subir al camarote y allí estaba María, desnuda, echada en la cama, recién duchada, bebiendo whisky directamente de la botella y con una sonrisa espectacular.

Al día siguiente por la mañana la saqué del barco, con tan mala suerte, que la mujer del segundo oficial me vio con ella, no supe que decir, pero sabía que: "la había cagado", esa mujer correría la voz por todo el barco y por media España, si era necesario.

Por supuesto para bajar por la escala del barco, mi amiga María iba montando el numerito de -me caigo, no me caigo-, pero lo que casi sí se le caía, era la camiseta sin tirantes que llevaba. Un marinero asturiano, llamado "el Trabanco", que había sido picador en una mina de carbón, y en ese momento estaba picando el costado del barco, me dio la enhorabuena por mi buen gusto, enumerando de corrido, todas las cosas, que él, le podría hacer a ese monumento negro. "El Trabanco", aparte de ser picador, tenía buen gusto.

Era Domingo y fuimos al "Harbour Place", la parte antigua del puerto, es el centro comercial de la ciudad donde hay muchas tiendas y muy buenas marisquerías. En sus muelles se encuentra atracado el Constellation, el último velero construido como barco de combate; un submarino de la segunda guerra mundial; el Acuario Nacional, que no entramos por mi falta de liquidez, y de ganas de ver peces; el barco-faro Chesapeake y muchos domingueros con sus lanchas.

Subimos al Constellation, que era gratis su visita. La gente nos miraba mucho; ella llevaba la misma ropa que la del día anterior, que no era muy apropiada para visitar un barco de vela, con todos los niños, padres y abuelos, respetables republicanos, que querían pasar una agradable mañana de domingo. La situación no era tan mala, noté que nadie se nos acercaba y nos dejaban un espacio considerable. Reía de una forma espontánea y contagiosa, cosa que a los demás visitantes no les debía gustar, empezaban a mirarnos directamente y sin disimulo.

Desembarcamos del Constellation y embarcamos en el submarino que se encontraba a su popa; eso fue la apoteosis, cuando mi amiga María bajaba por la escotilla con esos tacones afilados y esa camiseta sin tirantes que se le iba cayendo, cuando casi se salía su contenido, se subía la camiseta con las dos manos y se volvía a reír. Entramos por popa y salimos por proa; para ayudarla a salir, había dos marineros muy atentos y con muchas manos, que la empujaban para poder pasar por esa pequeña escotilla, que sonrisa tan fresca tenía, que bien la usaba y que bien le quedaba.

Me llevó a su casa, me presentó a su madre, la cual no me sorprendió, que fuera negra también. Vivía en un barrio en el que todos eran negros. Ella era la mayor de siete hermanos, allí había mucho niño pequeño que no sé a quién pertenecían, María no tenía ninguno.

Nos sentamos en el patio trasero mientras su madre colgaba la ropa que estaba recogida en dos grandes cestas de plástico. Me comentó que era sargento de infantería, pero estaba de baja, no le vi nada malo, todo lo contrario. Me enseñó unas fotos de cuando estaba en el ejército, luego le dijo a su madre que era su "boy friend", y que seguramente nos casaríamos pronto, cuando la oí decir eso, la carne se me puso de gallina. La madre preparó unas hamburguesas que las compartimos con todos los chiquillos que había por allí.

Volví al barco, y como me temía, la mujer del segundo lo había pregonado a todos los oficiales, seguramente hasta el capitán lo sabía. Dejó de hablarme, su marido se hizo muy amigo mío. Las mujeres a bordo, y sin trabajar, son muy peligrosas, porque se aburren, cotillean exageradamente, además, piden muchas explicaciones para cosas que son inexplicables por su obviedad y simpleza.

Descargamos parte de la carga en Santander; volví a ver a mis amigas santanderinas. Las llevé a bordo, Tajes que seguía de guardia, les preguntó: "E misses, ¿vostede traballo nun bar?", no le entendieron, les expliqué que para Tajes, cualquier mujer que sube a bordo, es porque viene de un bar, pero de alterne. A Tajes le dije que ellas eran mis primas carnales, sobretodo carnales.

Era Semana Santa y me llevaron a todas las procesiones. Las procesiones me gustan mucho. Mi padre me llevaba a verlas en Alicante cuando pasábamos la Semana Santa allí, siempre me quedaba dormido, pero las recuerdo con mucho cariño y respeto. Mis amigas de Santander me habían echado mucho de menos, también las eché de menos durante mucho tiempo, me estaba haciendo mayor, ya tenía... 23 años.

Volvimos otra vez a Baltimore y volví otra vez con mi amiga María, se puso muy contenta cuando me vio, su madre casi llora, creo que me estaba metiendo en un lío, aunque no estaba enamorado de ella, me gustaba como era, también me gustaba su físico negro, casi perfecto, que guapa era y qué manera de reírse. Empezaba a comprender, que con muchas, se puede crear a la mejor, poco a poco lo fui consiguiendo. "All the best for her", Ah.... casi paso por alto que su madre me tejió una bufanda de ganchillo, me hizo mucha ilusión, pero nunca me la puse, tonterías mías.

CAPÍTULO VIII   MI AMIGO PEPE, EL GRAN CEFERINO Y GERMAN EL PILOTO PERFECTO.

Zarpamos hacia Tarragona y allí desembarqué, me fui de vacaciones. No tenía casi amigos en Madrid, sólo mi amigo Pepe Villar, estaba preparando las oposiciones para Abogado del Estado, que rollo más estático, pero las sacó.

Pepe es muy trabajador y un abogado excepcional, muy inteligente y a la vez muy práctico, es una persona de ley, que nunca miente, lo único que puede hacer es callarse antes de darte un disgusto. Es muy religioso, también yo, lo soy a mi manera, la iglesia pone sus leyes, y yo las mías, ya sé que no debería ser así pero cada uno nos hacemos la religión a nuestra manera, lo que no nos gusta lo quitamos y lo que nos gusta y no está lo ponemos.

Ha tenido muchas amigas pero casi todas al final querían casarse y Pepe no está por esa labor, ni tampoco porque se la hagan. No le gustan las mujeres egoístas y sobre todo que finjan y que no sean realistas. Pepe es un realista existencialista, que ya no sueña con nada y sólo quiere que no le hagan daño, difícil, muy difícil que no te hagan daño, sobre todo tu familia.

Pepe siempre me ha ayudado y lo que es más importante nunca me ha pedido nada a cambio, él solamente reclama la lealtad en la amistad y por supuesto, nada de tonterías, las tonterías las deja para la gente que le rodea, que es mucha y depende él. Espero, que si algún día se jubila, seguramente dentro de cien años, o más, hagamos todos aquellos viajes que me tiene prometidos.

Embarqué a mitad de verano en Nueva Orleans, hacía un calor insoportable y allí conocí a mi amigo Ceferino. Era el primer Oficial, yo había pasado a segundo. Su nombre era Ceferino, pero cuando salía a tierra, quería le llamáramos Armando. Le pusieron Ceferino por un tío suyo de León, que como era millonario, había que darle cuartelillo, por si caía algo, al final creo que algo cayó. Para contrarrestar, y no crearle complejos innecesarios, le pusieron también Armando, que es un nombre de fotonovela barata, pero a él le gustaba, así podía decir que era francés.

Vivía en Madrid, es casi madrileño, pero nació en Asturias, o quizá en León, nunca lo he sabido seguro, él tampoco me lo dijo, y nunca le dio importancia. Ceferino, es mezcla viva, entre Emiliano Zapata y José Antonio Primo de Rivera.

Es la persona más expendida que he conocido en mi vida. Todo el dinero se lo ha bebido, comido y fornicado con sus amigos; nunca te dejaba pagar, su sueldo era muy bueno pero nunca le llegaba; de él se podía decir: -"Wherever he laid his hat was his home"-. Era de los pocos marinos españoles, que conocía, que hablaba bien la lengua inglesa. Tenía una amiga de la cual estaba muy enamorado, igual que el sargento mejicano lo estaba de "Adelita"; ella estaba casada con un austriaco que trabajaba en Madrid; le chupó la sangre y la cartera, hasta que le dejó seco. Bebía champaña en los zapatos de tacón de esa mujer en los mejores bares de Madrid.

Jugaba al mus con generales de aviación en los bares de Moncloa. Se las daba de facha, pero creo que votaba a los socialistas por razones familiares. Le gustaba el whisky con ginger-ale. Daba grandes propinas en los bares donde siempre le hacían mil reverencias. Le gustaba la ropa cara, pero nunca tuvo un buen reloj, yo sí.

El primer Rolex que compré fue en Bélgica, en Antwerpe, pero se lo tuve que vender al primero de máquinas, no tenía dinero para pagarlo; el segundo lo compré en Curasao, lo perdí, ¿o me lo quitaron en Rio Grande do Sul? Una mala noche la tiene cualquiera.

Hice mucha amistad con Ceferino, siempre salíamos juntos, todavía nos vemos. Él ahora "trabaja" en tierra, no gana mucho, pero trabaja menos. He oído decir que tiene una novia gallega, incluso dicen que se ha casado, también dicen que le cuida y cocina..., que le ayuda ahorrar lo poco que gana; está como un jubilado sin paga, y con una mujer que seguramente le quiere cambiar su pasado, eso pensando que todavía no se lo ha cambiado, esa clase de pasado no se puede borrar, él lo sabe. Cuando le veo trato de recordar cosas pasadas, y es entonces, cuando le fuerzo a vivir un poco.

Le recuerdo la vez que llegamos a Paranagua, en Brasil; atracamos en el muelle "Corredor de Exportasao", allí se carga rápido, pero esa vez no había carga. Salimos por la mañana para tomar el vermú a un bar llamado "el Estoril", pertenece a un portugués roñoso, que a su vez es el dueño del Mosquitiño, una sala de fiestas donde paraban las mejores mujeres del estado de Paraná, por lo menos las más caras, aunque luego se llenó de travestís, que tampoco iban de balde.

A cada bar que entrabamos, se nos iban pegando más y más "garotas".

Brasil es el paraíso del marino, los que lo somos, lo sabemos bien. Cualquier persona puede ir a Brasil, como turista..., no es lo mismo. Tengo amigos marinos que han vuelto a Brasil de vacaciones y se han ido defraudados tratando de encontrar las mismas sensaciones que cuando estaban embarcados, incluso yendo a los mismos sitios, no son sólo los bares y las chicas, es la tripulación, las tripulaciones de otros barcos que los llenan, el

cerrar un bar con la gente que trabaja contigo, el sentirte protegido por todos los que te rodean, es un privilegio que sólo el marino puede sentir.

Un funcionario o una funcionaria, es mejor que vayan a Cuba o a Bali para que les den un masaje, beberse un mojito, y si viene al caso, un revolcón a manos de un, o una, profesional, que para todo hay gustos. El marino no es un turista, es un residente de cada puerto que visita; es un brasileño más cuando está en Brasil, con el pasaporte universal que le da su profesión.

Ceferino, cada vez se animaba más; en los bares decía que era un torero de fama y enseñaba dos cicatrices que tenía en las piernas, supongo que.., de cuando era pequeño. Siempre empezábamos en la barra del bar, y terminábamos hablando con el dueño, o la dueña, en la cocina del local.

Ceferino, continuamente expresaba su deseo de mantener relaciones formales con la hija del dueño, con miras a una futura boda, aclarando sus intenciones y explicando todas las ventajas de una boda, entre él y la hija del dueño. Al final, todo eran risas, pagábamos la gran cuenta, y nos íbamos a otro bar. Nos seguían un montón de chiquillos, con sus cajas vacías, para limpiar zapatos, les dábamos una propina y venían más y más.

Por la tarde volvíamos al barco para descansar, dormir una siesta, y volver a salir más tarde. Después de la siesta salíamos a cenar con el Capitán, el radio y el jefe de máquinas.

Solíamos ir a un restaurante llamado " El Danubio", donde los camareros llevaban un smoking gastado y brillante, debido a su uso, y a su falta de recambio. El pianista, un señor mayor que había vivido en España, que también iba vestido con smoking, como trabajaba sentado, no se podía distinguir bien su exceso de uso.

Lo primero, saludábamos al pianista, que era al que más conocíamos; el capitán le daba una propina y le decía, -Tú, toca hasta que se rompa el

piano-, y así lo hacía, tocaba y tocaba sin parar, mucha música en forma de paso doble, y cuando se estiraba un poco, daba algunos compases de mambo mezclados con rock, al estilo de Pérez Prado, pero él sólo con su piano, momento en el cual se daba la vuelta hacia nuestra mesa guiñándonos un ojo; no tocaba bien, él lo sabía, pero nos dejábamos engañar por una música poco actual, y nada cotidiana.

Pasábamos a la cocina a saludar, luego, una vez en la mesa, se acercaba el camarero muy cortés, preguntando al capitán lo que íbamos a cenar. El capitán, abusando de su conocimiento y experiencia de mando, le decía: -Mira, empieza a traer gambas y camarones.... como para una boda, y vino, como si te hubieras vuelto loco- -si comandante, si comandante- respondía el camarero. Al rato, las gambas y los camarones empezaban a llegar. Un camarero estaba sólo para servirnos el vino, no se movía de la mesa, se reía al oírnos hablar, a la vez que se agarraba fuertemente a su servilleta que la llevaba colgada en su brazo izquierdo, nunca perdía su posición, lo máximo que hacía era apretar su servilleta.

Al final de la cena aparecía el dueño con una botella de cachaza, puros y café. El capitán pagaba la cuenta, y nos hacía saber, muy a su pesar, que se volvía al barco con el jefe de máquinas, nosotros nos reíamos, porque a lo largo de la noche los encontraríamos en algún local nocturno, seguramente sin mando y con menos conocimiento.

Ceferino, y el radio de Santander, pero ojo... criado en Madrid, visitábamos con frecuencia una sala de fiestas llamada "el Hawái". El dueño del "Hawái", un turco con muy mala pinta y peor físico, un poco chepudo, al estilo de "Panadero Díaz", aunque un poco más agitanado; el turco no me gustaba nada, supongo que a él tampoco le hacía gracia verme. Me soportaba porque dejábamos mucho dinero en su local.

Ceferino iba detrás de la vedette del espectáculo, se llamaba Cloisa, era la preferida del turco, se ponía malo cuando nos veía entrar, pero el negocio es el negocio.

En la puerta tenía a su guardaespaldas, medio negro o negro del todo, no me acuerdo, pero grande como un oso. Esa noche conocimos a unas chicas de Curitiba, Ceferino se encaprichó de una de ellas, el radio de otra, personalmente me encontraba servido con una chica que conocí el viaje anterior.

Ceferino se fue a un hotel del centro, el radio y las chicas nos quedamos consumiendo, haciéndole un poco más rico al turco. Al salir, me llevé un taburete de la barra, lo metí en un taxi, todavía no sé por qué lo hice. El hombre fuerte de la puerta me vio, salió para llamarme e impedir que nos fuéramos, pero arrancamos hacia el hotel donde estaba Ceferino.

Al llegar al hotel bajamos del taxi, recogí el taburete, y cuál fue mi sorpresa, que allí estaba el turco y su negro esperándome, dispuestos a recuperar su taburete. El radio entró en el hotel con las dos chicas; me quedé fuera con el turco, el negro y el taburete.

En ningún momento tuve miedo, traté de meterme en el hotel pero el hombre fuerte se puso en medio impidiéndome la entrada. Dejé el taburete, cogí al negro por las muñecas forzándole a meterse dentro del hotel, el truco se quedó muy sorprendido de lo que le hice a su hombre.

Una vez dentro del hotel, le pregunté al turco si tenía algún problema, me dijo que le había robado el taburete e iba a llamar a la policía, le contesté, que con todo lo que consumíamos en su local me correspondía por lo menos ese taburete, al final, le compré el taburete y le di una propina al negro, que empezó a sonreír como si fuera su mejor amigo.

Le preguntamos al recepcionista por Ceferino, nos respondió en tono confuso y de preocupación: -Su amigo mucho problema-, no supo explicarnos lo que había pasado. Subimos a la habitación, llamé a la puerta, y allí estaba Ceferino con el colchón en el suelo ¡había roto la cama con la brasileña! Cuando me vio lo primero que me dijo fue: -Tú, estás de testigo, he roto una cama con una brasileña, en Brasil-, lo malo....., es que era cierto, y lo que es peor,....!YO.. estaba allí de testigo!

Su habitación estaba encima de la recepción, y claro, al romperse la cama y caer el somier al suelo, con el peso de los dos, hizo un ruido terrible; el recepcionista se asustó, creyendo que el techo se le venía encima.

Era testigo, eso es lo peor. Ceferino lo contaba, momento en el cual, lo tenía que ratificar, así año tras año. Todos los generales, con los que jugaba al mus en Moncloa, saben lo de la cama, y... sigo ratificando.

Lo malo de ser testigo, es, que no te puedes arrepentir de serlo, te pueden utilizar en cualquier momento para que des tu conformidad a un hecho pasado, en este caso bien pasado y olvidado, pero no para el que rompió la cama.

Regresamos al barco por la mañana, por la noche volvimos a salir. Esa noche salí a tierra con el radio y con dos chicas que conocimos en el Estoril; Ceferino se fue solo al "Hawai", pasó la noche con la vedette Cloisa, lástima del turco, lo que tenía que aguantar.

A la mañana siguiente aparecimos en el barco, pero Ceferino no estaba, el práctico sí había embarcado, estaba a punto de empezar la maniobra. El barco tenía que zarpar, la carga estaba terminada, otro buque estaba esperando para atracar, y debíamos dejar el atraque libre.

Dejamos el atraque dirigiéndonos hacia el canal de salida; media hora más tarde, Ceferino aparecía en el muelle; el barco no estaba, hizo lo que hacen

todos los que pierden el barco al llegar al cantil del muelle...., mirar hacia abajo, por si acaso el barco estaba, pero hundido, no se había hundido, esta vez el barco había zarpado sin él.
Vino el agente, le embarcó en una lancha rápida y antes de llegar a la última boya embarcó al tiempo que desembarcaba el práctico. Está vez se había salvado, cuando le preguntaban decía, -"Yo"... cargo el barco desde el bar- Era cierto, Joaquín el tercer oficia, un excelente e incansable marino, y a su vez un santo de Cangas de Morrazo, le había cargado el barco.

** * **

Si tuviera que elegir a un oficial de puente por su profesionalidad y saber estar, sin duda elegiría a mi amigo Germán. Que buenos pilotos ha dado la Marina Mercante Española y Germán ha sido uno de ellos.
Germán es de una aldea llamada Tuiriz, que para el que no lo sepa pertenece a Taboada, y claro, Taboada está en la provincia de Lugo, todo eso no lo sabía hasta que conocí a Germán y como no todo el mundo conoce a Germán, he llegado a la conclusión que muy poca gente sabe dónde está Tuiriz.
No me alegro demasiado por saber dónde está Tuiriz, de lo que si me alegro es de haber conocido a Germán.
Embarcó en la Naviera del Noroeste un año después; veintidós o cerca de veintitrés años tendría Germán cuando le conocí, y ya era un hombre hecho y derecho, que pronto te hace hombre la mar, sobre todo si estás al mando de una guardia de mar, con la responsabilidad que eso significa, ya no sólo por el valor de la carga que se trasporta o por el desastre ecológico que se puede formar por una mala decisión del piloto de guardia, sino por las vidas

humanas que van a bordo, que para mí, es lo más valioso, y poco o nada reparable en caso de pérdida.

Cinco minutos antes de la media noche subía al puente hacerme cargo de mi guardia como segundo oficial de 24.00 a 04.00 horas. Abría la puerta del puente, y lo primero que veía era la luz atenuada del flexo de la derrota, iluminando vagamente la carta por donde llevamos nuestra derrota. Todo alrededor de la mesa de cartas, está rodeado de unas cortinas que impiden a la luz del flexo incidir sobre los cristales del puente. -Buenas noches Germán- le gritaba desde la derrota – Buenos días Tomás, vente para acá, que veras lo que te tengo preparado- y así era, abría un poco la cortina para pasar al puente y guiado por su voz me situaba a su lado para que me explicara todas aquellas luces que se veían en el horizonte – Tienes dos barcos por estribor, el que está más abierto lo llevo observando y no cambia su demora, se va acercando y está dando la roja, lo tienes ahora a siete millas, a ese seguro que lo tienes que maniobrar, otro que lo tienes más cerrado, va cruzando claro y te va a pasar a 3 millas por la proa. Por babor tienes tres barco, el que tienes más abierto ya va claro, roja con roja, el que está un poco más cerrado te va dando la verde, le he llamado y dice que cuando esté a 4 millas te maniobrará y el que está casi en la proa ya pasa claro. Ten cuidado al maniobrar al de estribor porque tienes un barco por la popa que nos va alcanzando, llámalo antes de maniobrar al que tienes por estribor. Ven a la carta y te explico. Mira, te quedan 20 minutos para llegar al cambio de rumbo, hay un viento que nos abate hacia estribor y le tengo corregido con cinco graditos a babor, parece que así va bien, la corriente la llevamos de popa por eso andamos unos 15 nudos, te puedes situar por esas dos puntas que salen bien en el radar, el faro de Punta Europa ya se ve,

debe haber unas doce millas de visibilidad. ¿Todo claro Tomás? ¡Edelmiro! Venga vamos, buena guardia y hasta mañana-

Todo eso lo hacía Germán con apenas 22 años y mandando como si fuera un general. Éramos de otra pasta, o por lo menos, nos habíamos hecho de una pasta especial, la de la responsabilidad.

Edelmiro era el marinero que Germán llevaba de guardia, un hombre grande, con voz de niño, pero un gran hombre. Edelmiro vivía de pensión, vete tú a saber dónde, creo que le guardaban la habitación durante los cinco o seis meses que estaba embarcado, en la pensión no dejaba nada porque las cuatro cosas que tenía las llevaba en una maleta, muy gastada por el roce de la calle, del barco y de los años.

Cuando salía a la calle llevaba una americana que no le cerraban los botones, pero, le quedaba bien de hombros, era muy difícil que a Edelmiro le cerrara bien una americana comprada en algún comercio de ciudad pequeña. Edelmiro necesitaba un sastre para que le cerraran los botones, bueno..., un buen sastre o una buena dieta. Pero como las dos cosas eran casi imposibles, la americana sólo le quedaba bien de hombros.

Germán aparte de ser un buen piloto, también se enamoró de Brasil y más concretamente de una brasileña que bailaba en una sala de fiestas de Paranagua. Germán era muy discreto en sus andanzas nocturnas, él siempre me decía – Mira Tomás, yo voy a lo que voy, ¿tú,.. me entiendes?- Y claro que le entendía, ¿cómo no le iba a entender?

En un viaje a Baltimore, para cargar maíz de uno de sus silos, Germán, parte de la tripulación y yo salimos una noche a los bares de los griegos, que tan famosos se habían hecho entre los marinos que navegábamos. Yo no iba tanto a lo que iba, como lo iba Germán; él desapareció pronto, mientras que el radio, un marinero de Pontevedra, el messboy de Marín y yo nos fuimos a

casa de una camarera que resultaba ser la novia de un ju-lay que siempre andaba bailando y haciendo gestos raros con la lengua. Allí había poco que rascar, un par de señoras hartamente divorciadas y completamente borrachas, que para colmo ocupaban casi todo el sofá, que ya se hacía pequeño para tanta gente.

Llamamos a un taxi y salimos para el barco. Al llegar a bordo le pedimos el parte al marinero de guardia, el cual nos dijo que el electricista se encontraba en el camarote con una mujer que llevaba una escayola en una pierna y D. Germán, el tercer oficial, había subido la escala con una chica, que por los gestos que hacía el marinero debía de ser un bombón o la noche muy oscura.

Tal fue la prisa de Germán por estar a solas, con la que iba,.. a lo que iba, que se dejó la puerta del camarote abierta, al pasar por delante se podía oír el ruido del somier de hierros golpeando fuertemente con la madera donde estaba apoyado, ante tanto escándalo, el radio empujó un poco la puerta, que ya se encontraba entre abierta, y pudimos solamente observar como la manta que cubría la cama subía y bajaba como si colgada de unos hilos estuviera del techo, a Germán no se le veía, y a la supuesta chica, que se encontraría en la misma cama y debajo de Germán, muchísimo menos. Si me hubieran dicho, que en vez de Germán, se encontraba en esa cama el hombre invisible y su novia, no me hubiera extrañado nada.

La discreción de Germán y sobre todo para ciertos asuntos era total, el radio y yo sabíamos perfectamente que era él, pero nunca le vimos. Al día siguiente le preguntamos por su aventura nocturna y él sólo nos contestó – ¿Y vosotros? ¿Visteis algo? Le respondimos -No, nosotros no vimos nada, sólo una manta que se movía- él sonriendo, y con cara de ganador, nos volvió a preguntar – ¿Y luego? Pues si vosotros no visteis nada, es que no

pasó nada, la manta sigue ahí, donde la visteis, otra vez si queréis ver algo, lo primero es quitar la manta, y luego.....y luego ya veremos-

Al final Germán nos había hecho un truco de magia con la manta y había hecho desaparecer todo lo que había debajo, no dejó ni rastro y nunca supimos de verdad si había estado con alguien debajo de esa manta mágica.

¡Ah..! A Edelmiro se le murió su padre durante el viaje de vuelta a España, recibió un telegrama por parte de la Naviera para comunicarle su defunción, me dio mucha lástima por él.

A Edelmiro ya pocas cosas le quedaban, la habitación en la pensión, eso, si se la guardaba la patrona, el bar, donde le daban los recados, la maleta, que cada vez estaba más vieja, y la chaqueta, que ni de nueva se la pudo abrochar, aunque tengo que reconocer,... le quedaba bien de hombros.

CAPÍTULO IX DE BRASIL AL HOSPITAL

Zarpamos hacia España, descargamos en varios puertos de la costa Mediterránea y volvimos a Brasil, pero esta vez cargados de potasa, de Barcelona para Río Grande Do Sul y Santos.

Al empezar la descarga en Río Grande la potasa se había quedado dura y compacta como una piedra, se hacía muy difícil la descarga. Salía cada noche a tierra a los bares típicos de la zona, todavía me acuerdo de sus nombres: "el Casablanca y el Zancibar"; casi siempre con el jefe de máquinas.

Una de esas noches, bebí mucho, lo que recuerdo es porque así me lo contaron los que me vieron. Recuerdo vagamente llegar a una pensión con un patio interior y a una señora cocinando algo muy grasiento. En el patio había un loro que hablaba en portugués, casi no le entendía.

Recuerdo, haberle querido comprar el loro a la vieja, y que ella me pegaba con una escoba cuando le metía la mano en la comida que estaba cocinando, tenía hambre y sueño; iba con alguien, aunque, en aquellos momentos no le prestaba atención.

Desperté a la mañana siguiente en una habitación pequeña y descolorida por la humedad. La luz entraba por un ventanuco encima de la puerta, me dolía todo el cuerpo, al lado mío había alguien. Comprobé, pese a la escasa luz que reinaba en la habitación, que efectivamente estaba compartiendo la cama con un ser extraño, algo muy raro, hasta me asusté, volví a mirarla y salté de la cama, asegurándome de llevar los pantalones puestos, sí los llevaba, la bragueta estaba subida, creo que todo en orden.

Salí sin hacer ruido y bastante aturdido, pensando en lo que me había dejado al otro lado de la cama. Al llegar a la salida allí estaba la señora del loro, no entendía lo que estaba diciendo, pero mi reloj había desaparecido. No sé si quería que me llevara el loro a cambio del reloj o que le pagara la habitación, pero había perdido el reloj. Llegué a bordo y no volví a salir.

Al llegar a Santos, toda la tripulación quería salir a tierra, yo me quedaba a bordo para poder recuperar el dinero que me había costado el reloj, nunca supe realmente si lo había perdido o me lo habían robado.

Santos es un puerto muy peligroso, en cualquier momento te roban todo. Me pasaba toda la noche en cubierta, de una bodega a otra, los de la colla no querían trabajar y fundían las luces que alumbraban la bodega, después decían que sin luz no se podía descargar; rompían los candados de lo pañoles para llevarse la pintura, sabían que estaba solo con el marinero y me volvían loco.

Una mañana salí a tierra con el alumno, para ir a la playa, la que rodea el paseo marítimo. Te podías encontrar toda clase de gente paseando, o parados sin hacer nada, que son los peores y los que más te miran. En esa playa siempre hay mucha gente jugando al football y mirando.

El alumno, asturiano, jugaba en el Marino de Luanco. Empezamos a jugar partidillos contra equipos playeros de jugones de playa brasileños. Los equipos que se formaban, eran de cuatro contra cuatro, nos cedieron dos jugadores para poder formar un equipo; pasamos más de 5 horas jugando, volvimos al barco en taxi, casi no me podía mover.

Al llegar a bordo, el segundo camarero que se llamaba Charlie, me pidió, por favor, le llevara a cantar a alguna sala de fiestas. Charlie era de La Coruña, su hermana tenía una cafetería en los Cantones, él la ayudaba. Solía cantar por los bares, aunque su estampa no le acompañaba para esa

clase de trabajo; parecido al doctor Franz de Copenhague, pero con bigote, al estilo de Jorge Negrete, y sin el talento de ninguno de los dos.

Una vez hizo una gira por España con unos coros cantando gratis por los pueblos, esa era su única experiencia artística. No quería salir, estaba muy cansado y no tenía apenas dinero, pero me convenció y salimos.

Llevé a Charlie a una sala de fiestas llamada el Salón de las Estrellas; una vez dentro del local, le dije a un camarero, que mi amigo era un cantante famoso venido de Galicia, y esa noche quería cantar, me contestó que hablara con el dueño, porque allí había mucho cantante, que también quería cantar.

El dueño un hombre pequeño, vestido con ropa de muchos colores, zapato de tacón redondo, el pelo descolorido y rizado, con mucho volumen pero poca cantidad, clareaba mucho, se le veía bien su piel pálida a modo de cartón arrugado, con alguna sombra, o manchas de tinte, que no se podría decir si eran lunares.

Se acercó a nosotros preguntando por el cantante, a Charlie no le dejé abrir la boca, si le dejo hablar seguro que no le dejan cantar y nos echan del local; me presenté diciendo que era su representante, que por esa vez no cobraría nada; el dueño, como buen tratante, afirmó, que había un par de actuaciones primero y después cantaría Charlie.

Nos invitó a tomar algo, pedí una caipiriña; se acercaron unas chicas que pululaban por allí; preguntaron si quería bailar, bailé un poco con una de ellas pero me senté rápido porque empecé a encontrar mal, algo me había sentado fatal. Sentía ganas de vomitar, y comenzó un sudor frío por la frente; le dije a la chica que perdonara, pero que tenía que ir al baño.

El local era muy alargado y los baños estaban en el otro extremo, cuando me dirigía hacia ellos, caí al suelo medio inconsciente, unos tripulantes de

un barco de Ybarra, que vieron lo que pasaba, me llevaron al baño donde me recuperé un poco; cuando terminaron las arcadas, la chica que había bailado conmigo, estaba esperando a la salida; me propuso que nos fuéramos a su casa, allí podría descansar mejor, así lo hicimos. Montamos en un taxi que nos llevó a su casa.

La casa era un hotel con muy mala pinta, la habitación tenía la cama "redonda", luces rojas y cojines en forma de corazones, dudé que esa fuera su casa, pero no quise preguntar más; sugirió que me duchara, que así me encontraría mucho mejor.

Entré en la ducha y empezaron las arcadas otra vez, empecé a devolver pero no tenía nada en el estómago, estaba muy mareado, llegué como pude a la cama, casi no podía hablar, tenía la lengua seca como un corcho, la vista muy nublada, me sentía morir, con el tiempo pensé que el morirse debía ser muy parecido, o igual de desagradable, no sentía ninguna paz interior, tampoco vi la luz al final del túnel, como dice la gente, sólo sentía ganas de vomitar.

Le dije a la chica que me estaba muriendo, y que por favor llamara a un taxi. Bajó corriendo a la recepción, al poco rato volvió a subir diciendo que el taxi ya venía, que consuelo; le dije que me vistiera, porque estaba desnudo, y así lo hizo, bueno, lo intentó, el zapato derecho en el pie izquierdo y al revés. A los cinco minutos subieron el taxista y el recepcionista para ayudarme a bajar; me metieron en el taxi y me llevaron al hospital municipal.

Al llegar al hospital, o a la casa de socorro, me metieron en una sala muy grande llena de cortinas y camas, me acostaron en una cama y cerraron las cortinas. Me pusieron una inyección y no me acuerdo de más, sólo gente

gritando que me molestaban mucho, los ruidos se clavaban en mi cerebro como agujas afiladas.

Treinta horas más tarde me desperté con la misma ropa puesta del revés, pero sin zapatos. Al lado de la cama había una enfermera que no me dejó levantarme; después de un rato vino el médico, me dijo que me levantara, le obedecí pero estaba muy débil, pese a todo, lo que quería era marcharme de allí; me preguntaron, qué quién iba a pagar el hospital, le dije que el agente, pero claro no me acordaba del nombre, le di el nombre del barco, no sé si al final cobraron algo...., creo que no.

Al pasar por la recepción del hospital, allí estaba la chica que me había ayudado. Había estado sentada en un banco de madera más de 30 horas. Cuando me vio me abrazó y me besó, estaba muy contenta de verme otra vez, si eso me pasa en España seguro que me quedo tieso en el hotel, porque la chica española de turno hubiera salido de la habitación y no habría avisado a nadie, ya conozco a mis clásicos y lo que pueden dar de sí.

La llevé a comer algo y le compré un regalo, luego se puso a llorar, porque le dije que me iba y no sabía si volvería allí otra vez. Nunca supe su nombre, ella tampoco el mío, qué triste es despedirte de la persona que te ha salvado la vida para no verla nunca más. Los marinos solemos decir "Won't be back for many a days".

Al llegar a bordo nadie me había echado de menos; les conté lo del hospital y no me hicieron ni caso, que buenos compañeros tenía. En los barcos pasa como en los Pueblos de la España profunda de los años 40, cuando los mozos se iban a bañar al río, y de repente, uno de ellos, que no sabía nadar, se ahogaba, al volver los amigos a sus casas, la madre del ahogado preguntaba por su hijo y los otros mozos le contestaban: -Allí quedó, en el río-, la madre se echaba llorar y no había más que investigar.

La frialdad del marino por egoísmo y comodidad puede llegar hasta el infinito, que junto con la arrogancia que da el conocer un trabajo repetitivo, hace la convivencia muy difícil, y de vez en cuando, imposible.

CAPÍTULO X FIN DE LA NAVIERA Y VUELTA AL CABOTAJE

Salimos rumbo España, para descargar en Bilbao y Santander. A Santander llegamos el día que el Partido Socialista salió elegido por primera vez; la tripulación estaba contenta con el cambio, se pensaban que a partir de ese momento "los perros se atarían con longanizas" dentro de la marina mercante.

Algunos compañeros míos, si promocionaron a buenos empleos en tierra. Nunca me han ayudado a conseguir un trabajo fuera de lo que es navegar, he tenido buenas palabras de aliento, pero siempre al final, -No esto no es para ti, lo harías muy bien pero seguro que no estarías a gusto-¡Y cómo demonios lo saben, si nunca me han probado! ¿Por qué algunas personas tienen el derecho de pensar por mí? Piensan por mí, al final no me dan el trabajo y parece que me han hecho un favor, pero les doy las gracias a todos los que piensan por mí, así puedo seguir siendo independiente.

Casi todos los de mi profesión que están colocados en tierra, es por recomendación; no son tus conocimientos los que te ayudan, es a quien conoces o a quien conoce tu familia.

Tengo compañeros que han opositado y se han dejado un año o dos estudiando, pidiendo un crédito al banco y una recomendación a un amigo, todo esto impulsados por su falta de profesionalidad y sacrificio que el mar impone, lo que se llama huir de algo que odian, aunque de vez en cuando, amenazan a sus mujeres e incluso a sus amigos, con volver a navegar, no tuvieron el valor antes, ahora menos.

La gente olvida rápido como han conseguido el trabajo que tiene, al final se auto convencen de tener ese trabajo porque son los mejores, si tienen alguna duda ahí están sus mujeres para reconocer lo buenos que son trabajando.

No estoy resentido, al contrario soy libre y no le debo nada a nadie; no tengo ningún amigo que me haya hecho algún favor a nivel laboral, cuando he pasado malos momentos me los he comido, sólo mi amigo Juan me ha tratado de ayudar, por lo menos con buenas palabras e ideas, aunque él tampoco estaba muy boyante.

Gente que conozco piensan que mi familia me puede ayudar, gran error, el dinero de mi familia no es mío, es de mi familia y no tengo nada que hacer por ese camino; algunos, que no me conocen, me decían -Nada, tú dejas los barcos y las compañías porque tu familia te puede ayudar, yo también lo haría si tuviera el respaldo que tienes-, ese ha sido el comentario, generalizado, que han hecho mis compañeros, cuando terminaba mi contrato y no quería volver.

He dejado las empresas antes de que las empresas me dejaran a mí, me he reído de los armadores antes que ellos de mí, conclusión, no soy persona grata para ningún armador o agente comisionista embarcador.

La Naviera, donde estaba trabajando, pertenecía al grupo Rumasa, la expropiaron y nos echaron a todos a la calle. Era curioso oír, como los propios tripulantes cuando decían: -El Gobierno ha hecho bien expropiando Rumasa, porque Ruiz Mateos no puede hacer lo que le dé la gana- Nunca se debe morder la mano del amo que te da de comer, es elemental, pues no, los tripulantes se permitían el lujo de hablar mal de Rumasa cuando el gobierno de turno nos mandaba al paro.

Un tripulante vasco que conocí, regresó de Venezuela con algún dinero y compró acciones de una central nuclear en vascongadas, pero como lo de la energía nuclear estaba mal vista, él iba a las manifestaciones en contra de la central nuclear, al final cerraron la central y no le devolvieron nada por las acciones; él, que no era tonto, se daba cuanta de las tontería que había hecho y de todo el dinero que había perdido.

Ruiz Mateos no sería el mejor empresario del mundo, pero nos pagaba religiosamente a fin de mes, estuvo 9 años pagándome la nómina sin rechistar.

CAPÍTULO XI EL VELERO Y LA BUENA VIDA

Cuando cerró la Naviera, nos indemnizaron y nos mandaron a todos al paro. Aproveché para hacer un par de cursos y me compré un velero con el dinero de la indemnización.

El velero lo compré en Denia a un industrial que se quería deshacer de él y así volver a ser feliz. Lo compré a medias con Paco, un maquinista que le gustaba la vela. El primer viaje que hicimos fue para probarlo, y nos fuimos a Ibiza, al puerto de San Antonio.

Zarpamos por la mañana y llegamos por la noche. Atracamos en el muelle de carga de San Antonio; un señor mayor, mal encarado, con barba de profeta, parecido a Moisés, el de las tablas de la ley, nos echó de allí diciendo que ese atraque era para el ferry. Nos fuimos a la punta del muelle con los pesqueros y allí pasamos la noche.

A las cuatro de la mañana, todos los pesqueros salieron a la vez, parecía una estampida, en dos minutos nos quedamos solos. A la mañana siguiente tratamos de atracar en el náutico, al final alquilamos un muerto en la bahía y nos prestaron un bote para poder ir a tierra. Estaba muy cómodo en el velero, pero a mi amigo Paco parecía no gustarle mucho la idea de vivir allí permanentemente.

Los de la Naviera Flebasa se enteraron que había un Jefe de Máquinas y un piloto por allí, a los pocos días el delegado de la Naviera en Ibiza vino al velero preguntando, si allí vivía algún jefe de máquinas, Paco le dijo, que él era, el jefe de máquinas; el delegado de la naviera le ofreció embarcar como primer maquinista en uno de los rolones, Paco lo dudó un poco, le dije que no se preocupara por mí, que seguiría abordo. Paco aceptó y se fue al rolon. Él venía casi todos los días a San Antonio, vivía como un conde.

Me levantaba por la mañana, me tiraba al agua, me lavaba con agua de mar, soltaba el muerto y me iba a navegar por la maravillosa costa ibicenca. Vivía sin ninguna preocupación, era totalmente libre.

Allí conocí a un chaval de Gerona, arribó a San Antonio en un velero pequeño, me dijo que se dirigía a Sudamérica. A bordo también se encontraba un francés muy ágil y buen compañero. Este chaval de Gerona, antes de tener el velero, vivía en las torres de comunicaciones que usaban los antiguos pobladores de la costa mediterránea para alertar la venida de los moros a la costa.

La guardia civil le dejaba dormir, allí, con su novia, pero la gente del pueblo se quejaba, y la guardia civil se veía obligada a echarle, entonces se mudaba a otra torre hasta que le volvían a echar. Así vivía, hasta que su novia murió, entonces, consiguió dinero trabajando y se compró el velero.

De una educación exquisita, hablaba correctamente cinco idiomas, era una persona tranquila y feliz, nunca le vi preocupado o con algún tipo de tensión. Todas las noches pasaba por su barco y nos contábamos historias durante la cena. El francés, que aunque se lavaba como la mayoría de los franceses, preparaba unas ensaladas muy buenas, yo limpiaba la lechuga en un cubo que había por allí, no tenían baño ni retrete.

Una vez les pregunté, con mucho temor, qué dónde lo hacían, el dueño del velero me contestó que en el cubo, el francés, vete tú a saber dónde, entonces no me quedó más remedio que preguntarle que cuantos cubos había a bordo, y como era de esperar, me contestó que un cubo sólo, pero seguí lavando la ensalada en el único cubo de abordo. Me sentía totalmente feliz, no hacía nada y los demás tampoco me hacían nada.

** * **

Un compañero de la escuela de náutica, estaba trabajando en un velero antiguo en Ibiza, y un día fui con ellos de excursión a Espalmador, una pequeña isla entre Ibiza y Formentera, me gustó mucho el barco y me hice amigo del armador. Él venía de vez en cuando a San Antonio para hablar conmigo. Me comentó, que Gonzalo, el capitán amigo mío, quería marcharse, y además, él también quería que se fuera, porque le daba muchos golpes al barco y no quería que se lo destrozara, le dije que no me importaría embarcarme en su barco, siempre y cuando Gonzalo lo dejara por su voluntad, me contestó que sí, que no había problema.

Quedé con él y con Gonzalo en Ibiza para enrolarme de capitán. Cuando llegué Gonzalo me dijo, - Ya lo has conseguido, me quitan a mí, para darte el trabajo a ti-, le contesté que era él, el que se quería marchar, por eso me había llamado el armador; al final, le dije al armador que no quería embarcar porque mi amigo no se quería marchar, entonces Gonzalo delante del armador le dijo que se quería ir. No entendía nada, se quería ir pero no quería que cogiera su puesto; cuando Gonzalo se decidió a marcharse definitivamente, mi amigo Poncho, otro capitán, se quedó con la plaza.

Nunca he entendido a Gonzalo, tiene el ánimo muy cambiante, unas veces está muy contento otras veces muy deprimido y distante; siempre te está juzgando y echándote cosas en cara, es como "Pepito Grillo", pero con muy mala leche. Una vez me dijo, que yo siempre huía de los sitios. Nunca huyo de los sitios, sino estoy a gusto me voy, pero no le hago mala sangre a nadie. Si alguien me preguntara, el porqué, de mis fugas, contestaría como lo haría María Esther Duffau... "La Rulito"...- Qué sé.... siempre me escapo-

Gonzalo es de los que se queda siempre en el mismo barco hasta que echa a todos los demás; es una de las personas más egoístas y tacañas que he conocido, le encanta ser extraño y comportarse como tal, pero a la vez es

divertido y no hace casi ruido. Estaba de segundo oficial y Gonzalo estaba de alumno cuando coincidimos en un barco de Rumasa. Él nunca ha sido un buen amigo pero si un buen conocido.

Coincidí también con él, en un barco de carga general, que hacia la línea de Livorno a Chile pasando por Barcelona, Cádiz, Panamá, Guayaquil y Callao. Iba enrolado de primero, él iba de segundo; un barco autentico de carga general pero sin entrepuentes, con lo cual, me volvía loco para cargarlo.

En Barcelona cargamos de todo, hasta dos baúles, de una pobre vieja que iban para Chile. Llevábamos muchos camiones Pegasos y algunos contenedores. Salimos para Livorno, y a la entrada en el puerto, el barco se quedó sin máquina; el pobre jefe de máquinas no tenía ni idea de cómo ponerlo en marcha, la máquina estaba hecha trizas. Fuimos al muelle a cargar con remolcadores.

Los italianos de la colla, eran unos ladrones mafiosos, robaban todo lo que pillaban, incluso los baúles de esa pobre vieja, que los llevaba a Chile. Me pasaba las horas metido dentro de las bodegas, pero me robaban igual.

Parte de los marineros eran chilenos, el contramaestre era español; me comentó que era boxeador profesional pero que había perdido la licencia, venía de la pesca y no tenía ni idea de lo que era un barco mercante, traté de enseñarle un poco pero cuando salía a tierra se perdía.

Al llegar a Cádiz, el contramaestre, me pidió permiso para cortarse el pelo, y desapareció tres días, lo encontré en un bar del puerto, iba con otro marinero que le llamábamos el niño; a la salida del bar se montó una pelea con el niño, el contramaestre y dos gaditanos que habían intentado robar al niño, me dio pena de los dos ladrones gaditanos, se llevaron una paliza de

muerte; la policía se llevó a los cuatro, incluso dentro del coche, el contramaestre seguida pegando a los ladrones gaditanos.
A la mañana siguiente aparecieron en el barco, el niño y el contramaestre. El capitán a la vista del estado del barco, y de su tripulación, decidió desembarcar, y mandaron a otro. El nuevo capitán embarcó diciendo que iba a poner orden, le advertí que tuviera cuidado; bajó a la bodega, y empezó a chillar al contramaestre, el contramaestre cogió una barra de trincar, casi parte en dos al capitán, por la noche fui al camarote del capitán y se había marchado.
A La mañana siguiente cargamos un transformador para Guayaquil, pesaba 65 toneladas, guarnimos en doble los puntales, lo cargamos perfectamente en la bodega; justo cuando ya estaba cargado, vino un hombre bajito, con un traje impecable, de esos que sólo los saben hacer los sastres, y me dijo: - !Yo soy el capitán Echevarrieta! "del gran Bilbao" y vengo, sin embargo, a cargarte el transformador- le contesté -A buenas horas Echevarrieta, te puedes volver a Bilbao, el transformador, ya está en la bodega-; supongo que se volvió a Bilbao con toda su sabiduría de como cargar transformadores, no le vi más, aunque siempre me quedé con la duda de.... ¿Dónde se habría hecho ese traje?
Por la noche empecé a pensar en marcharme del barco, por la mañana ya estaba camino a Madrid. Soy libre, siempre lo he sido, la sensación de libertad que te da el dejar un barco con todos sus compromisos, no es comparable con nada que conozco. -Gonzalo ¡no huyo!, ¡sólo disfruto! …...”dejando a los armadores”-

** * **

En Ibiza la vida era tranquila, de vez en cuando salía algún flete con alguna familia extranjera, y navegar durante 4 o 5 horas. Vino a verme el delegado

de la compañía Flebasa en San Antonio, se llamaba Perfecto Cortés, con el tiempo me di cuenta, que no era perfecto, y por supuesto nada cortés. Me cayó bien, en principio; me comentó que necesitaba un segundo oficial para un relevo de veinte días, le dije que.... estaba muy ocupado con el velero, también me dijo, que como el rolón iba y venía todos los días a San Antonio podría ver el velero a diario, además, sólo tenía que hacer la guardia de mar, el tiempo restante sería mío y dedicarme a seguir soñando; le dije que sí, que embarcaría, y así lo hice.

Embarqué en el Rolon Plata, un rolón de carga re-convertido para llevar pasaje, unos trescientos pasajeros en butacas incómodas. Era un barco pequeño pero muy marinero, con hélice de proa de muy pocos caballos y una sola hélice a popa.

Me enrolaron en la Ayundantía de Marina de Denia, de aquella había un sargento,... ¿¿¿o... un brigada???..., que más da..., un chusquero, un gordo sudoso muy ávido para las comisiones, un listo prepotente que se rebajaba ante las propinas, eso me aliviaba, le dabas cualquier propina y cambiaba de actitud. Imposible que le cuadrase algún paso-doble a su valor, quizá alguna chirigota a su estampa.

Trabajaba en la Ayudantía de Marina, haciendo un dinero extra despachando a los pesqueros, igual que las señoritas de compañía lo hacen en los bares, con una pequeña diferencia, él utilizaba la Administración del Estado para sus negocios.

Cuantos tipejos, como el chusquero ese, me he encontrado trabajando en la Administración, gente aburrida sin nada que contar y muy poco que hacer, siempre de mal humor, un buen saber hacer a la hora de cualquier escrito, que ya lo tienen escrito por alguien que supo escribirlo.

La Administración es un lastre difícil de achicar, es el lastre que lo tienes como constante de abordo, imposible de bombearlo fuera, pero ahí está y tú lo sabes, son capaces de descebar la bomba de achique del gobierno de turno antes de ser bombeados fuera, se agarran con uñas y dientes a su puesto de trabajo para poder sobrevivir haciendo nada.

El listo en la Administración, no es la persona creativa, allí no hay nada que crear, el listo es aquel que no hace nada y le pagan por no hacer nada, lo cual llega a ser un orgullo y puede llegar a ser hereditario, -hija, oposita, así tendrás la vida resuelta y no dependerás de nadie, mírame a mi, que siempre he sido una esclava dependiendo de tu padre-

-Mi abuelo era funcionario, y no hacía nada, mi padre igual, yo he conseguido seguir los pasos de mi familia, sacando una oposición para seguir haciendo nada, como mis generaciones anteriores-

Pobre gente, lo malo es que tienen 14 pagas, naturalmente, el dinero de esas 14 pagas sale íntegro de los impuestos del que sí produce, que es, nada más y nada menos, el ciudadano normal, que está al servicio de la Administración, y la Administración al servicio de sus funcionarios.

Ahora bien, si fuera una mujer en edad de merecer, procuraría elegir a un funcionario antes que cualquier busca vidas como yo, la seguridad que puedo dar a una unidad familiar, es nula, o no va más allá de seis meses al año, siendo muy optimista.

A Denia llegábamos sobre las cinco de la tarde. Salía a tierra con el segundo de máquinas y el radio, a jugar al billar, a un bar cerca del puerto, ellos fumaba puros y bebían copas de "Soberano", me gusta el olor del humo de los puros, pero soy incapaz de fumar, lo de la copa de coñac tampoco me iba mucho, nunca le pegué a la limeta, así que sólo jugaba al billar, y mal.

A las once de la noche zarpábamos para San Antonio. Cargábamos sacos de cemento en la bodega, en cubierta camiones y coches, viajaban unos... 200 pasajeros. Los pasajeros que venían a bordo no tenían nada que ver con los del Titanic, ni tampoco con los emigrantes irlandeses que se desplazaban a Estados Unidos en camarotes de tercera clase, a bordo venían camioneros fundamentalmente y algún trabajador sin manera alguna de poderle cualificar, en busca de trabajo, era lo que había y habían pagado el billete. Los pasajeros con más "clase" viajaban en el Baleares, un yate grande, que hacía la línea en tres horas.

Una noche, que estaba de guardia en el alerón, subieron dos chicas por la parte de fuera del puente, me preguntaron si era del barco, la pregunta estaba bien hecha, no llevaba uniforme.

Llevaba unos pantalones vaqueros rotos, una camiseta muy gastada y un cabo de guita como cinturón; siguieron insistiendo con preguntas acerca de por qué no llevaba uniforme como los demás, les dije que era el hijo del armador, y que estaba embarcado haciéndole un favor a mi padre.

Las invité a que vieran el puente; en el puente no había mucho que ver, pero siempre quedas bien enseñando la rueda del timón y la pantalla del radar apagada. Una de Madrid, la otra uruguaya o de por ahí cerca.

La de Madrid muy bajita, no debía medir más de 1,40, la uruguaya grande, muy ordinaria y con acento argentino, aun así no se complementaban nada, pero hice amistad con las dos.

Al sábado siguiente quedé con ellas para ir a la playa con el velero. Los sábados no zarpábamos de San Antonio hasta las seis de la tarde, a llegada a Denia parábamos y no salíamos hasta el Domingo por la noche; no se ganaba casi dinero pero la vida era buena y la comida mejor que la del velero.

Estaba embarcado de "invitado", vamos, haciendo un favor a la empresa, que no encontraban oficiales, no me extraña con esos salarios. Trabajar en ese tipo de compañías es un lujo, que sólo te lo puedes permitir si previamente has trabajado en otras que sí pagan, y has ahorrado lo suficiente.

A la pequeñita, como la llamábamos, no me la podía quitar de encima, con la uruguaya no hubo problema, se metió en un bar de alterne de las Figueretas, en Ibiza, no la volví a ver.

La pequeñita se fue a vivir con una murciana que cuidaba una casa payesa en el interior de Ibiza. Por la noche, cuando llegaba a San Antonio, allí estaban las dos, esperándo para salir.

La murciana resultó ser la amiga del primer oficial, a ese primer oficial lo tuve de agregado algunos años antes, era muy discreto, pero al final todo el mundo sabía su relación con la murciana.

La murciana era una tía enorme, escupía al hablar, no era nada femenina, aunque muy sincera, decía lo que pensaba, me reía mucho con ella. Solía decir, que si un murciano, decía, que te iba a cortar la cabeza, te la cortaba por debajo de los hombros, conociéndola, me lo creo, era la perfecta soldadera mejicana; la falta de odio le hubiera impedido ser miliciana.

Cuando terminaron los veinte días de contrato Perfecto me preguntó si quería prorrogarlo, le contesté que no, que era verano, por ese sueldo prefería veranear.

Volví al velero, con tan mala suerte que la pequeñita se coló abordo, no se quería ir; procuraba desaparecer, yéndome a Ibiza con Gonzalo y el rubio. El rubio era un amigo común de Madrid que trabajaba en un hotel de recepcionista. Cuando volvía al velero por la noche, la encontraba durmiendo en cubierta. La convencí para que se volviera a su casa, compré

un billete de barco y se volvió a Madrid, el velero era algo que me costaba mucho compartir.
Volví a mi vida de no hacer nada y no gastar casi nada, también volví a las cenas con mis amigos del otro velero y a las historias nocturnas; por la tarde íbamos a quitar patatas de un huerto, en la parte interior de San Antonio, también quitábamos alguna lechugas para la ensalada.
Compré otro cubo para limpiar la ensalada, se pusieron muy contentos porque así ya tenían un cubo para cada uno a la hora de ir al baño, no conseguí que usaran un cubo para lavar la ensalada, y el otro como escusado.
El barco por dentro lo tenían lleno de alfombras, colchones de goma espuma y velas, muchas velas, no creo que todas estuvieran en buen estado; parecía una tienda mora en vez de un barco. Olía a "pachuli" y a bengalas de sándalo, no fumaban, por lo menos no olía.
Una mañana me dejaron una nota de despedida, diciéndome, que salían para América del Sur, también me daban las gracias por lo del cubo, no les volví a ver, ni tampoco sé si llegaron, buen chaval el de Gerona.

** * **

Era primero de Agosto, hacía mucho calor; el día lo pasaba fondeado en una de las calas cercanas, Cala Basa, Cala Tarida, Cala Salada y alguna vez Cala Vadella y Els Vedra y el Vedranel.
El islote de Els Vedra es totalmente fantasmagórico, cuando navegas a vela por esa zona hay un cambio de viento total, primero lo llevas por una banda luego se calma y al final comienza un viento contrario que no te permite avanzar sino es dando muchos bordos.

Alguna noche la pasaba fondeado en la pequeña bahía que forma la Isla de Espalmador; te podías encontrar muchos millonarios naturalistas, jugando a pensar que vivían en una isla desierta, naturalmente desnudos, como si nunca en la vida hubieran utilizado la luz eléctrica, luego los veías en Ibiza con sus coches potentes y sus chicas imponentes, ellos jugaban. Admito, sin ningún tipo de sufrimiento, que lo pasaba muy bien...., haciendo nada.

CAPÍTULO XII EL ARMADOR ESPAÑOL: DON VICTORIANO SAYALERO.

Una tarde tuve el placer de conocer a don Victoriano Sayalero. Me encontraba en el muelle de San Antonio viendo como atracaba un hydrofoil que acababa de llegar para incorporarse a la línea de Denia.

El muelle no estaba preparado con las defensas necesarias para que el hydrofoil pudiera atracar en buenas condiciones; el capitán, con muy buen criterio, no quería acercarse hasta que las defensas estuvieran colocadas; de repente apareció un señor gordo, físicamente casi redondo, con gafas de mucha graduación, de tipo Mortadelo, y calvo; llevaba una gorra de fieltro azul marino, con una pequeña visera de charol negro y guayabera camisera de cuatro bolsillos de color azul claro, como la de los taxistas antiguos en verano, pero, por fuera del pantalón.

En cada bolsillo llevaba muchos papeles, e incluso se le transparentaba un fajo de billetes, que junto a una gran cadena de oro, que le rodeaba el cuello, le hacía parecer más valioso.

Por detrás no tenía casi cuello y la cabeza se unía directamente con la espalda, esa unión estaba disimulaba con una melenilla baja y grasienta que le salía de la parte trasera de su gorra, se podría creer, que era la gorra la que llevaba el pelo pegado, le hacía parecer, a falta del bastón, un patriarca gitano con rasgos carnavalescos.

Llevaba unos zapatos bastante grandes, que le hacían caminar subiendo mucho las rodillas, para poder bajar otra vez los pies al suelo, lo hacía, pero dejándolos caer por gravedad, produciendo un ruido seco a cada paso que daba.

Se acercó al muelle y empezó a gritar al capitán con una voz seca y cazallera, de trilero ambulante y estafador, diciéndole: -Pero atraca ya, que cojo... defensas te vamos a poner, me ca..en tu pu... madre, atraca cojo... y déjate de bobadas de defensas,... que quiero ver el barco-.

Le pregunté a Lucas, quién era ese energúmeno que estaba gritando, me contestó, que era el dueño de Isnasa y Flebasa. Lucas era el amarrador, y a la vez el hombre del tiempo, porque te daba por VHF el estado del puerto dos horas antes de la llegada a San Antonio.

Con el tiempo me di cuenta que Flebasa no tenía dueño, tenía amo y todos los demás, que allí trabajaban, excepto las tripulaciones de los barcos, eran esclavos del amo y hacían lo que amo les mandaba. Los esclavos no tenían grandes sueldos, pero el amo se dejaba robar, moderadamente.

La filosofía de la empresa era la siguiente: "Es preferible ganar 5, robando, que 10 honradamente", el otro 5 lo perdían sólo por el placer de robar.

Ah!, Lucas vivía con una alemana de 18 años y con la madre de la alemana, que también era mucho más joven que Lucas. Él tendría unos... 63 años, era muy celoso, la alemana bebía lo suyo, y se timaba con los marineros de los barcos, Lucas se ponía malo cuando nos veía cerca de la chica.

La madre de la alemana no se timaba con nadie, y eso tampoco le gustaba a Lucas, era difícil que Lucas fuera feliz con su nueva familia.

A mediados de Agosto volví a ver al delegado de Flebasa, me dijo que necesitaba un capitán para un remolcador que tenían en Denia, le dije que no trabajaba, y me contestó: -perfecto, porque no hay que trabajar, sólo tienes que darle un empujón al rolón cuando esté atracando sobre las cinco de la tarde, y cambiar el remolcador de muelle por la mañana-, le dije que sí, y me fui a Denia.

Arribé al náutico y atraqué a cuenta de Flebasa; el contramaestre del club, un hombre alto, vago, inculto, con rasgos de fenicio levantino, es decir, lo que mi abuela llamaba... "un gandul", me dijo que Flebasa nunca pagaba, y llevaba razón, todo el tiempo que estuve allí atracado Flebasa nunca pagó el atraque, después me lo quisieron cobrar a mí, pero era casi imposible, que yo,... pagara.

Perfecto no me había mentido, de momento todo era verdad, allí no había que hacer prácticamente nada, me pasaba el día arreglando el velero, corriendo por las playas, y yendo al cine de verano por las noches.

Conocí a Susi, una chica de Denia que trabajaba para la competencia, una pequeña naviera con base en Formentera, que tenían un pequeño ferry de poca estabilidad y de muy mala maniobrabilidad, dos hélices a popa girando hacia dentro con un solo timón, sin hélice de proa, total, una maula que le habían vendido a los payeses formenterenses, que no tenían ni idea de lo que era un barco.

El barco les había costado un dineral, muchos de los payeses se arruinaron y tuvieron que vender incluso sus propias casas para pagar la deudas; a partir de ahí, se dieron cuenta que comprar un barco no era lo mismo que coger un traspaso de un restaurante o una fonda para turistas.

Susi tenía novio, un chico valenciano que venía los fines de semana o ella se iba a Valencia. Entre semana salíamos a cenar y a comer helados, nos hicimos muy amigos. Si seguía en la taifa de **Muyahid al-Muwaffaq***, era por ella.*

Denia es un pueblo, donde lo de trabajar no se lleva demasiado. Los dianenses, debido a su inconmensurabilidad frente a cualquier patrón base, hace difícil cualquier comparación, aunque se pueden definir conforme a sus cualidades más notables, tales como: Sufrir de galbana y perrera para el

trabajo, si es físico o incómodo. Son individuos muy festeros, les atraen los juegos de casino y el marisco caro; denotan un extremado don para cocinar cualquier tipo de arroces y la bien conocida fideuá. "Los caballeros del Men-fot", dando órdenes pero a la hora de curar siempre hay algún granadino que les hace la faena.

El dianense es poco constante y trata de hacer dinero rápidamente, les tocó la lotería con el turismo y con el puerto que se encuentra muy cerca de Ibiza, pero siguen muy marcados por su "Senia" y por su "Burro" que componen su rima de identidad, bien conocida y repetida en los pueblos aledaños.

Susi era de Denia, pero sin la filosofía del pueblo y mucho más conmensurable, era trabajadora, responsable, formal y me quería. Sufrió mucho por mí, lo reconozco, pero nunca pude prometerla nada, también yo la quería, pero nunca se lo dije, si se lo hubiera dicho, no me hubiera creído, ella sabía que yo estaba allí y yo sabía que ella estaba allí también, con eso es suficiente, hasta ahora.

Nos sentábamos en el muro del paseo que va a las rotas, me contaba historias de viajes, que nunca había llegado hacer, le respondía con aventuras pasadas y viajes interminables. Como en la novela de las mil y una noches, siempre dejaba la historia sin terminar, para que al día siguiente, volviera a estar otra vez conmigo.

Un mañana, Perfecto me ordenó que me enrolara en el ferry de primer oficial, quería echar al que estaba enrolado, le echaba por no llevar uniforme.

El primero se llamaba Vicente Llorca, capitán de la compañía pasado a primero por no pasar por el aro de la empresa.

Vicente que es un buen amigo, pretendía que la empresa le pagara o le ayudara en los gastos de uniformidad, pero la empresa tenía la rara idea, que el militar y el marino deben traer el uniforme comprado por ellos mismos y a su estilo, es decir, que el sastre te lo tenías que pagar tú.

Le dije a Perfecto que no iba a relevar a Vicente, me contestó que si no iba me echaría a mí también. Le miré como el que mira a un carterista que ha errado en su trabajo, y le dije: -Échame ahora mismo y así antes de las doce ya estoy en San Antonio-, Que lástima que Gonzalo no estaba allí para verlo. Seguí trabajando hasta que terminó mi contrato.

Vicente Llorca, un buen profesional, un buen capitán y un amigo, es de Oliva, un pueblecito cerca de Denia, que pertenece a la provincia de Valencia, tenía un velero, se lo había hecho él mismo, le gustaba pescar, fumar "caliqueños" y beber "vaquerais", un caballero muy enamorado de su mujer que nunca dejó de hacer cumplidos a todas las demás, y.., tengo la suerte de ser su amigo.

CAPÍTULO XIII   EL CARIBE Y EL PETROLEO

Zarpé de Denia sin mirar hacia atrás, no me dejaba nada que fuera mio. Atraqué el velero en Alicante, donde el desbarajuste era tan grande que los de Junta de Obras del Puerto no cobraban a los yates, tampoco había vigilancia, pero qué más da, si no vigilan, al final vigilan lo mismo que cuando no lo hacen.

Recibí una llamada de Chicheri para embarcar en un petrolero de bandera italiana; el capitán italiano, el primer oficial gallego de Corruedo, creo que está cerca de La Coruña, no sé, bueno... está en Galicia, era gallego; un hombre muy trabajador y con mucha experiencia en petroleros.

El barco era de unas cien mil toneladas de peso muerto, Aframax. Me pasaba todo el día con el primer oficial en cubierta aprendiendo a cargar y descargar el barco; él me enseñaba, y yo le correspondía contándole historias y hablándole de política.

El barco estaba fletado por Maraven y Corpoven, de Venezuela. Estábamos siempre por el Caribe, Puerto la Cruz, Curasao, Puerto Miranda, Maracaibo, Punta Cardón, y New Orleans, de vez en cuando.

Puerto La Cruz es una de las terminales de carga de crudo, más importante de Venezuela, donde nació el bolivariano Hugo Chávez, por lo menos él dice que es de allí, y debido a la poca importancia del detalle no creo que hubiera mentido, y si lo hizo qué más da.

Había muchos chiringuitos playeros donde beber cerveza y admirar las mujeres venezolanas. En Venezuela todo era muy barato a principios de los 90's, el dólar se cambiaba bien; con cien dólares podías alquilar un taxi

durante todo el día, ir a comer o cenar, invitar a una chica, hotel etc., y todavía te sobraban unos veinte dólares cuando volvías al barco.

El tercero de puente montenegrino, el tercero de máquinas croata y el electricista serbio, una verdadera mezcla explosiva cuando estaban juntos, sobre todo cuando bebían, y bebían mucho. El radio era indio, la tripulación de cubierta y máquinas filipinos.

En ese tipo de barcos cada uno va a lo suyo, no existe ningún tipo de compadreo, cada uno hace su trabajo, nadie se mete en el trabajo de los demás, no hay tiempo para criticar a los compañeros que son de un pueblo diferente al tuyo.

Me gustan las tripulaciones internacionales dentro de un mismo barco, se respetan mucho unos a otros, cuando el capitán da una orden, esa orden es clara y nunca da pie a malas interpretaciones, si haces algo mal al siguiente puerto tienes tu relevo, no hay nadie viviendo al amparo del capitán o jefe de máquinas.

Los filipinos solían hacer fiestas, todos los sábados cantaban con el micrófono y bebían cerveza.

El tercero de máquinas, croata, descubrió la cocaína en Venezuela, estaba todo el día dándole a la coca, tenía siempre un sudor frío y los ojos salidos de sus órbitas, era muy agresivo, el capitán le pidió el relevo y mandaron a un indio bastante más pacífico.

Los hindúes son muy pacíficos aunque el trabajo va un poquito más lento, pero qué más da, en los barcos se tiene todo el tiempo del mundo, si te organizas bien y tienes suficiente tripulación, ahora creo que la cosa ha cambiado y están haciendo papeles todo el día.

Conocí a una chica en Puerto La Cruz, trabajaba en una óptica, por la mañana íbamos a la playa juntos, por la noche la invitaba a un hotel de lujo de camas muy anchas y colchones muy altos.

Una mañana, el electricista serbio, se compró una pata de jamón y un cuchillo, iba por la playa invitando a jamón a todo el que pillaba; lo encontré a la Una de la tarde andando por el paseo marítimo repartiendo jamón, estaba borracho, llevaba la mano llena de cortes, yo estaba sentado en uno de los bancos del paseo, vino hacia mí ofreciéndome un poco de jamón, lo tomé sin reparo y mientras lo comía, él cantaba canciones de la antigua Yugoslavia, naturalmente no entendía la letra pero el jamón me sabía muy bien. Regresé abordo, y a media noche volví a salir.

A las 12 y media había quedado con mi amiga, siempre quedábamos en un bar cerca de la playa. Cuando llegué, había mucha policía fuera del bar; ella me vio, y vino deprisa a decirme que había una redada en el bar, y que ella no tenía papeles; un policía le dijo que volviera a la fila, la habían detenido.

Dentro del bar estaba el electricista y otros más cara a la pared; el electricista, se cansó de estar en esa posición, se dio la vuelta hacia los policías diciendo, en una mezcla de español-italiano: -"He sinores e aquí cuando se fuma"-, le empezaron a pegar culatazos por todo el cuerpo, ya no le quedaron más ganas de hablar ni de moverse.

La policía empezó a meter a todas las chicas en un camión; le empecé a rogar a uno de ellos que dejara a mi chica, me dijo que eso me iba a costar dinero, le pregunté -qué cuanto- y se empezó a reír; habló con uno de sus jefes y me dijo que esperara a que pasara el camión por la otra esquina; me fui a la esquina que me habían indicado; cuando pasó el camión, paró, pero no bajó la chica, me hicieron subir a mí.

Allí estaba, dentro de un camión de la policía lleno de chicas. Las detenidas empezaron a tirar por unos agujeros muy pequeños, todas las bolsitas con polvos blancos que tenían, afortunadamente la detenida que iba conmigo no llevaba nada de eso.

Llegamos a la comisaria y bajamos todos, las chicas pasaron para dentro y a mí me dejaron en la entrada, se conoce, que yo no era un detenido, me consideraban tan sólo como familiar acompañante.

Uno de los policías se acercó hacia mí, ordenándome que comprara una caja de cervezas y una botella de ron; paré un taxi, trasladando el pedido y 50 dólares al taxista; no pasaron más de 30 minutos y ya estaba de vuelta. Les pasé lo que me habían pedido, y soltaron a la chica; me dijo que lo hacían muy a menudo, sobre todo los fines de semana, dentro, se supone la clase de fiesta que se corrían los policías.

El electricista era un bigardo de casi dos metros, feo de asustar, le faltaban más de la mitad de los dientes visibles, no digo nada de los no visibles; estaba todo el día dando vueltas por el barco, cuando se cansaba de dar vueltas subía al puente, a mí no me gustaba tener a nadie extraño durante mi guardia, sobre todo que no tuviera nada que hacer allí, cuando yo llegaba a la guardia él se iba diciéndome: "Me voy a ver a -coñito-"

Coñito era la mujer, novia o lo que fuera del capitán; era muy pequeñita, de ahí su apodo que se lo había puesto el primer maquinista, que era de El Ferrol, los apodos corren por el barco a toda velocidad y muchos de ellos sin ninguna prueba científica clara.

El primer maquinista bebía mucho y nunca se acostaba en la cama, dormía en el sofá con el buzo puesto, el sofá estaba cubierto por una toalla para que no se manchara con la grasa del buzo; tenía los dedos amarillos del tabaco; llevaba las uñas negras por los golpes y la grasa.

El bombero estaba todo el día bebido, nunca iba al camarote porque decía que salía mucha gente por el armario. Cuando estaba en cubierta hablaba solo, y decía: -No, si ya te he visto, no te escondas que te estoy mirando-; alguna vez le pregunté, qué a quién se refería, él me contestaba, -Tú no los puedes ver, yo sí, y juegan conmigo, el día que les pille verán-; supongo que tenía muchas alucinaciones, y los días que no bebía, porque había que cargar o descargar, se ponía peor, le podía salir el "Circo Mundial" por la puerta del armario del camarote.

Cuando navegaba en barcos de bandera española, era fácil, que un tripulante por la mañana, antes del trabajo, se tomara un café con una copa de coñac, a las diez, con el bocadillo, una o dos cervezas, a las doce y con la comida, dos vasos grandes de vino, café y copa de coñac, a la hora de la cena, otros dos vasos de vino grandes, copa de coñac y si jugaba al dómino o a las cartas, que lo hacían casi todos, seguro que caían dos o tres copas más. En los barcos españoles se bebía mucho, pero nadie se ocultaba para beber, era una cosa muy normal, en los barcos de bandera extranjera con tripulaciones diversas, los tripulantes beben, pero generalmente se encierran en su camarote para hacerlo, con lo cual se cogen unas torrijas de muerte y pretenden que no se note.

El primer Oficial se desembarcaba, y me pidió que le acompañara esa noche a salir por Curasao. Salimos a tomar unas copas y al final fuimos a "Campo Alegre".

Campo Alegre es una zona vallada a las afueras de Willemstad, es una ciudad llena de bares y adosados, donde vivían las chicas que allí trabajaban; habría como 1000 chicas trabajando en los adosados y otras tantas alternando en los bares. La mayoría eran colombianas, aunque

ninguna se parecía a Helenita Vargas, las había de todos los gustos y de todos los colores.

El primero entró en un adosado, allí pasó un buen rato, yo le esperaba fuera, hablando con las amables colombianas. Entró en varios adosados, llevaba 5 meses sin salir a tierra, era comprensible su actitud, había que respetarle.

Me quedé de primer oficial durante una semana con el indio que le relevó. Desembarqué en Maracaibo, un lugar donde hace un calor insoportable y huele mucho a gasolina con plomo, quizá se pueda distinguir por algo más, pero no me di cuenta, ah sí.... el puente...., el Puente General Rafael Urdaneta, el nombre del puente viene de un criollo fiel a Simón Bolívar, naturalmente, el general Urdaneta de padres españoles, y lo que son las cosas, le dieron su nombre al puente.

CAPÍTULO XIV BALEARES LOS YATES Y SUS GENTES

Llegué a Madrid, me llamó un agente de yates al que le había ofrecido el velero para alquilarlo; me preguntó, si quería ir de capitán en un yate que pertenecía una persona bastante conocida, le dije que no, no me gusta hacer de sirviente de nadie; me aclaró que el dueño había puesto el yate para fletarlo, sería el capitán y a la vez el enlace con el armador, al final acepté.

El barco estaba en el Club de Mar en Palma. Zarpé desde Alicante a Palma con mi velero, y lo dejé atracado en Canpicafor al norte de Mallorca. El yate, donde iba a trabajar, estaba atracado en uno de los mejores atraques del Club de Mar. Un Benetti de acero, muy marinero, con estabilizadores y todo lo que te puedas imaginar. La tripulación, en principio, éramos sólo tres, luego contraté a una chica argentina, para poder dar mejor servicio.

El jefe de máquinas, dio la casualidad, que era el padre de un maquinista, con el que había navegado anteriormente. El cocinero era mallorquín, antes de trabajar como cocinero, había sido empleado de banca, un poco flojo, se lesionó saltando a tierra, tratando de encapillar un cabo; como él no pudo seguir, mandó a su novia a cambio, una chica 14 años más joven que él y cien veces mejor.

Los que trabajan en los bancos son gente bastante limitada para el trabajo físico, la primera semana no hay problema, luego les empiezan los calambres, y se acuerdan de cuando estaban sentados en la oficina contando dinero ajeno, al final vuelven a lo suyo, y se dan cuenta, que el banco les protege y les da 14 pagas, o se nace para una cosa, o se nace para

otra, yo no podría estar en un banco sentado siete horas diarias, arriesgando mi vida, a causa del aire acondicionado.

Atracado a nuestro babor, había un velero antiguo, donde estaba enrolado de segundo patrón, mi amigo Blas, un aragonés de ley, que dice las verdades como puños, te guste o no.

Le conocí años antes; había llegado de vacaciones a Ibiza, le ofrecieron un trabajo de marinero en un velero antiguo, no lo dudó.

Él venía de trabajar en la Opel de Zaragoza, pero se enamoró del barco, dejó un buen trabajo en tierra, por un velero casi podrido.

El primer patrón, era un catalán mayor, que no trabajaba casi, pero cantaba habaneras y hacía unas paellas riquísimas, aunque nunca le echaba garrafón y las ñoras que utilizaba no eran de la región de murciana. Blas tenía que hacer el trabajo de los dos, y por la noche, cuando nos veíamos, se dormía cenando.

Blas tiene esa cultura popular, que te hacen poner los pies en el suelo cuando te crees que eres alguien. Ahora los prácticos de Barcelona tienen la suerte de tenerle de patrón.

La chica que contraté para ayudar, era de Rosario, la verdad que vinieron dos, una muy alta y otra más baja, por motivos de espacio, decidí que se quedara la más pequeña, el camarote de tripulación no era muy grande, no había casi espacio para el desparrame voluntario, sólo para el obligatorio y muy justo.

Navegábamos dando la vuelta a Mallorca, pasábamos la noche en Pollensa y cruzábamos el canal a Ciudadela, donde también hacíamos noche. De Ciudadela zarpábamos a Cabrera, donde fondeábamos, y así podía descansar, para que a la mañana siguiente pudiéramos zarpar para Ibiza y

hacer la navegación descansado. El barco funcionaba muy bien, y la tripulación, aunque muy femenina, era de primera.

Una noche en el puerto de la Savina, me encontré con mi amigo Vicente, que estaba embarcado haciendo la línea de Ibiza-Formentera, estuvimos tomando unos "jariguais".

Me tropecé con María Serra Mayan, una señorita de Formentera, la conocí un año antes, cuando estuve 20 días embarcado en un costerito de carga general que se llamaba, Playa Real.

Embarqué una semana antes de Semana Santa, el barco estaba reparando, tenía todo el motor desmontado, no me gustó nada, pero los veinte días que iba a estar parado, si me gustaron.

María, era una de los armadores del barco; la compañía se llamaba, Marítima de Formentera, la misma compañía donde trabajaba Susi; nada de particular; los payeses de Formentera, que de vez en cuando arriesgan su fortuna en el negocio marítimo, luego se arrepienten y vuelven al negocio turístico que es lo suyo.

María es la única armadora de verdad en las Islas Baleares, será porque lo ha mamado desde pequeña, además, nunca ha tenido algo que poder alquilar a los turistas.

La primera vez que me encontré con María, vino hacia mí, y me dijo, -Oye, y tú, ¿quién eres?- Le dije que estaba allí de vacaciones, pagadas por un concurso de radio, cuando pedí la cuenta para marcharme, ella estaba en la oficina, le comuniqué, que las vacaciones pagadas se me habían terminado, y que me pagara el finiquito.

Al principio me odiaba un poco, pero se fue acostumbrando a mi forma de ser. A los armadores hay que ponerles en su sitio, además, cuando no te necesitan te echan igual.

Esa noche, me volví a encontrar con María, estuvo muy simpática; salía con un chaval llamado Paco, de ese tal Paco, se poco, la verdad es que nunca me interesó, debía ser marino o algo así, pero creo que sólo de titulación, alguien me comentó que era un chivato y un pelota de la empresa; quizá, si alguna vez me lo presentan, se lo preguntaré, aunque esas cosas nunca se admiten en un primer encuentro, y además, a mi..., ¿qué me importa?

Cuando estaba con María, vinieron mis dos marineras, guapísimas, Isabel y Paulita, dos bellezas, envidia de cualquier tripulación de yate español. Normalmente, los tripulantes de los yates, eran patrones viejos, con mala leche, que odiaban al armador, y el armador se vengaba haciéndoles trabajar en verano, sueldos de miseria, y hacen las veces de un criado más, al servicio del amo que les sustenta.

Salimos para Palma, y allí terminamos con los viajes; pagué a Paulita lo que habíamos convenido, a Isabel, la pagó el armador, yo me pagué a mí mismo, hice bien, porque el armador quería descontarme lo de Paulita, por no haberle pedido permiso para contratarla.

Me quedé unos días en Palma, para celebrarlo. Isabel vino a verme y a decirme que había dejado a su novio, el ex banquero; me invitó a comer en la casa de sus padres, una casa preciosa en Cala Blava, con playa propia.

Isabel era francesa, de Lyon, sus padres eran los dueños de un parque de atracciones, en Palma. Le pregunté, el porqué de haber perdido 8 años de su vida, viviendo con ese hombre, no supo contestarme, ella tampoco lo entendía, no hace falta que nadie me explique a mí esas cosas.

Me salió un traslado de un velero, desde de Palma al Mar Menor, le ofrecí a Isabel el poder acompañarme, me dijo que sí, y salimos para Formentera. A la llegada desembarco, y la metí en casa de Vicente. Vicente es un caballero y no puso pegas por tenerla algunos días en su casa.

* * *

Salí para el puerto de Tomás Maestre, en el Mar Menor. Ese invierno no hice mucho, había mucha crisis y pocos embarques, me dediqué a mi velero, a vivir un poco y a terminar las asignaturas que me quedaban por aprobar para el título de capitán.

Aprobé lo que me quedaba, en la Facultad de Náutica de Barcelona; me alegra mucho haber conseguido el título de Capitán de la Marina Mercante, en esa escuela, la mejor Escuela de Náutica de España, o por lo menos la que más clase tiene. La Escuela es un palacio precioso, en el mejor sitio de Barcelona. Salí capitán junto a mi amigo Javier Benítez, "El Pistolas", todo un honor para mí.

Bueno ya era capitán, y ahora, ¿qué? Al verano siguiente embarqué en un catamarán de pasajeros que hacía la ruta de Ibiza-Formentera-Alicante, de capitán estaba mi amigo Manolo, un asturiano, de Oviedo, muy educado y buen marino.

Los viajes a Alicante, eran matadores para el pasaje, los pasajeros llegaban casi muertos después de la paliza que nos dábamos. El catamarán cabeceaba muchísimo, saltando entre las olas a más treinta nudos; la travesía duraba, 2 horas y 45 minutos de suplicio para los pasajeros; a la llegada Alicante, comíamos unos bocadillos y volvíamos a salir hacia Formentera.

En Formentera me encontraba casi todos los días con María, que ya no tenía novio; a María no le duraban mucho los novios, era una chica libre, no le gustaban las ataduras; ella me pagaba el agua con gas que me tomaba, y yo le contaba historias, casi auténticas, que le gustaban.

Manolo se fue de vacaciones, y me quedé de capitán en el catatarán, no mandaron a ningún primero, porque el barco se quedó haciendo Ibiza-Formentera, y por rol no lo necesitaba.
Salía mucho con María, ella de vez en cuando se venía a Ibiza a pasar el fin de semana. Su padre, había sido durante muchos años, el patrón de la Joven Dolores, un barco muy antiguo, de la línea Ibiza-Formentera, todo el mundo tenía mucho respeto a Manuel, le cantó las cuarenta a más de uno en Formentera, y eso, de vez en cuando molesta.
María tenía una hermana, se llamaba Esperanza, ella fue, la primera persona que conocí en Formentera; tenía coche, y me sacaba por la noche a dar vueltas; ella odiaba a la gente de Formentera, o por lo menos a algunos, ahora creo que quiere a todo el mundo, y se ha acostumbrado a vivir allí, que remedio. Volvió Manolo, y a mí se me acabó el contrato, me fui a casa a esperar.
Volví a embarcar un mes antes de Navidades, en el mismo catamarán. Nos habían cambiado de hotel, a otro más barato y lleno de gente del Inserso, siempre ávidos de cualquier clase de comida servida en los sel-services, donde su experiencia les hace comer los primeros y vaciar rápidamente las fuentes enormes de fritos y demás grasas animales.
En la línea de Ibiza-Formentera, durante el invierno, conoces a mucha gente, la Notario, la secretaria del Ayuntamiento, y diversas mini autoridades, que son muy difíciles de ver, en los meses de verano. Quizá en las provincias insulares, la tontería de sus autoridades es mayor, pero por ahora es imposible medir el grado de tontería humana, en un sitio o en otro.

CAPÍTULO XV   LA DUCE MARGA Y SU AMARGA VIDA

Conocí a un italiano muy curioso, que no se debía dedicar a nada bueno; una tarde en el último viaje a Formentera, cuando subía al puente, me fijé en una pareja compuesta por una chica joven y un señor mayor, me llamó la atención por la diferencia de edad y por lo guapa que era la muchacha; me saludaron y me fui para el puente. Al día siguiente, que era fin de semana, vi otra vez a la misma chica, pero esta vez sola; me presenté y empecé hablar con ella; me dijo que se llamaba Marga, que era de Palma y que había venido con su padre para abrir un negocio en Formentera; iba a San Antonio a pasar el fin de semana. Por la noche salí a dar una vuelta, y la volví a ver en un bar; estaba totalmente cambiada, casi no la reconozco, pero ella a mi sí; me dijo que estaba esperando a unos amigos, me tomé algo con ella y me fui.

A la semana siguiente los volví a ver en el barco de regreso a Formentera, el padre empezó a hablar conmigo y me dijo que estaba montando un bar de alterne en Formentera, y que su novia iba a llevar el negocio; la novia resulto ser su hija, es decir, que no era su hija que era su novia, en ese momento me di cuenta de la trasformación tan grande que había pegado cuando la encontré en San Antonio la semana anterior. Ella no dijo nada y tampoco pregunté nada; el hombre hablaba español con acento italiano.

Al día siguiente, por la mañana, Tony el marinero, me dijo que estaba abordo "La Palillos", le dije a Tony, que muy bien pero que me explicara quien era "La Palillos", me dijo que era una prostituta muy famosa de Formentera, que había hecho una buena caja con los varones de la zona,

puesto que durante muchos años ella fue la única prostituta, reconocida y homologada por los payeses, que a la larga son los únicos que pueden dar esa homologación.

El alias de "La palillos" le venía, por sus piernas, los viejos del lugar decían que tenía las piernas más bonitas entre Ibiza y Formentera. Ante tal acontecimiento, la llegada a bordo de tan gran autoridad, bajé al salón de pasajeros para darle la bienvenida a tan ilustre personaje, me acerqué a ella, me presenté como el capitán del barco y me puse a su servicio para cualquier cosa que necesitara durante el viaje y más allá.

Ella se puso de pie y verdaderamente, tengo que admitir, que pese a su edad, sí hacia honor a su apodo; me dijo que iba a Formentera a atender unos negocios, a la vez me indicó que si pasaba por su casa de Ibiza, sería muy bien atendido, acepté su invitación y le dije que cualquier día pasaría por su casa.

Tony el marinero, que era de Ibiza, y conocía a casi toda la gente de la Isla, me dijo que "La Palillos" había dado en alquiler una finca con bar y casa, a Marga, la chica de Palma que estaba con el italiano, un traficante muy famoso y adinerado. Cuando oí la palabra traficante ya no quise saber más de esa pareja.

Al fin de semana siguiente, Marga volvía a San Antonio, Tony subió al puente, me dijo que Marga preguntaba por mí, le dije que la subiera al puente, y la subió; me comentó que a la llegada a Ibiza, se iría a San Antonio, y si la podía llevar, le dije que sí, que no había problema.

Cuando llegamos a Ibiza nos montamos todos en el coche y nos fuimos al hotel, me pidió, por favor, si podía cambiarse de ropa en mi habitación, le contesté que sería bienvenida a cualquier tipo de cambio; se cambió de ropa y casi de cara, me pidió también si podía dejar allí la bolsa hasta el día

siguiente, le dije que no había problema, pero que tenía que recogerla antes de las 7 de la mañana. A la mañana siguiente antes de las siete allí estaba ella, le di la bolsa y la devolví a Formentera.

Ella seguía pasando los fines de semana en San Antonio, y la seguía llevando en el coche de la empresa, hasta que un día me dijo que le gustaría pasar el fin de semana conmigo, no le puse ningún inconveniente pero esa nueva aventura desconocida, me daba mucho respeto, cuando todo es tan fácil algo falla.

Marga era una chica 10, cara perfecta, piel perfecta, cuerpo perfecto etc. Nunca estuve enamorada de ella, era la curiosidad de un mundo nuevo lo que me atraía. Tony, el marinero, me comentó, que una persona mayor y político a nivel ministerial, bien conocido en Ibiza, es decir, gente gorda, había pagado a Marga 250000pts por tres horas de compañía en una discoteca famosa de Ibiza. No se podía hablar de casi nada con Marga, pero tenía algo especial que te relajaba cuando estabas con ella, muy recomendable para gente con estrés.

"La Palillos", que de eso entendía mucho, me dijo, -No dejes a la chiquita, ella vale mucho y algún día te puede sacar apuros, además si necesitas algo aquí estoy yo-. Lo que me dijo no me tranquilizó nada. Eso era nuevo para mí, aunque ya había jugado con fuego, siempre lo apagaba antes de quemarme, ahora no estaba tan seguro.

María me abrió los ojos y me dijo, -Que estás haciendo, tú estás loco, estás con una prostituta cara, que su chulo es un italiano traficante-, le negué mis relaciones con ella y dejé de verla.

Marga se fue a vivir con "La Palillos" a su casa, con lo cual la tenía más cerca, pero seguía sin querer verla. La Palillos vino a hablar, me avisó que Marga había dejado al italiano y que estaba en su casa recogida. Fui a casa

de "La Palillos" para hablar con Marga; vivían en un chalet bastante bueno a 4 Km de San Antonio, en la carretera de Ibiza-San Antonio.

Llamé a la puerta, me abrió una mujer que se supone trabajaba allí, indudablemente todas las que allí estaban, trabajaban; le dije que venía a ver a Marga, -Ah, tú eres Tomás..., Marga está aquí tú Tomás-. Se puso muy contenta cuando me vio.

Me senté en un sofá enfrente de la chimenea, donde se encontraba un señor, también sentado en el sofá; parecía un hombrecillo de principios del siglo pasado, iba muy abrigado, me saludó moviendo la cabeza. Al rato apareció "La Palillos", con un salto de cama transparente; me preguntó si las podía llevar al cine, le dije que bueno..., que sí, le pregunté qué cuándo, me contestó con la frialdad que da la experiencia en ese tipo de temas, -Ahora mismo, cuando termine con Este-

"Este", era el hombre que estaba sentado a mi lado. Le miré, él levanto los hombros, aceptando humildemente que era "Este", y al mismo tiempo, confirmaba con resignación las afirmaciones de "La Palillos", asintiendo dolido, el poco rato que iba a durar con "La Palillos", y lo mucho que se iba a gastar.

Y así fue, entró con el abrigo puesto, no pasaron más de cinco minutos cuando volvió a salir otra vez, con el abrigo puesto. Ella hizo un comentario, en el que se notaba lo orgullosa que estaba de su profesión, -A este payes me lo cargo siempre en menos de tres minutos-

Si verdaderamente eran tres minutos para cargarse al manso, y teniendo en cuenta que tardaría un minuto en quitarse el abrigo, desvestirse y volverse a vestir, incluido el abrigo, la operación no duraba más de dos minutos, una efectividad casi del cien por cien. Era bueno saber que el rendimiento y la

profesionalidad en el trabajo de algunos españoles, estaba a la altura de la Comunidad Europea.

Al llegar al cine me apresuré a pagar, y que nadie pudiera pensar nada malo de mí, no se podía citar la soga en casa del ahorcado. Se lo pasaron muy bien, yo no estaba acostumbrado a esto, me espachurré en la butaca para que nadie me viera, todo el mundo las miraba, sobre todo las mujeres, los hombres disimulaban y miraban para otro lado, sólo me falto decir: -El que esté libre de pecado tire la primera piedra-. Devolví a las señoritas sanas y salvas a su casa o a su lugar de trabajo, en eso, se parecen un poco al marino, que vive donde trabaja.

*** * ***

La travesía de Ibiza-Formentera es muy corta, exactamente 10,3 millas, de atraque a atraque 29 minutos a 30 nudos, es un viaje que nunca te aburre aunque lo hagas 12 veces al día, como alguna vez lo he hecho. Puedo citar casi de memoria las islas y los islotes e islas desde Ibiza a Formentera. Islas Negras, Isla Botafoch, isla de Ratas, Los Dados, Las Malvins, La Esponja grande y pequeña, Los Ahorcados, Los Puercos, Espalmador, Islote Gastabi.

Los días de mucha niebla, que son muy pocos y en Enero, es muy difícil navegar sin radar, los viejos patrones de la zona dicen que se lo hacían con los ojos cerrados, cambiar de rumbo a una misma velocidad y un determinado espacio de tiempo, no suele dar buen resultado cuando vas a 30 nudos, 15 segundos de error te puede meter en las piedras.

De lo que cuentan los patrones locales hay que creerse la mitad, y la otra mitad aceptarla con muchas reservas, no por conocer bien la playa donde me baño, voy a dejar de ahogarme si no sé nadar.

Me gustaría ver a un patrón de una barca de las de antes, haciendo 6 y 7 viajes dobles todos los días, y llevando más de 300 pasajeros cada vez, eso, durante más dos meses, si hubiera sido así, no habría habido tanto patrón alcohólico, de tanto estar parado en la estación marítima, los tiempos cambian y los marinos cambian con los tiempos.

Los barcos de alta velocidad, es decir, de 30 nudos o más, son muy maniobrables, pero si le coges demasiada confianza con el barco y le pierdes el respeto a la velocidad, puedes terminar teniendo un accidente de consecuencias catastróficas.

En la línea éramos dos barcos rápidos, de dos compañías diferentes, y siempre había piques para ver quien llegaba antes al atraque. El otro rápido era un hydrofoil que llegaba a los 36 nudos, pero a la hora de atracar, tardaba mucho, y perdía todo el tiempo que había ganado navegando. Siempre llegábamos casi a la vez, así que procuraba salir un poco antes.

¿Qué significa llegar un minuto antes?, nada, no significa nada, sólo poner la embarcación en peligro, para nada. Me di cuenta rápido, que no se puede jugar con la vida de los pasajeros.

La compañía nos cambió de hotel; el dueño del hotel, al que nos habían cambiado, había sido presidente de la naviera, pero ahora estaba castigado en espera del perdón del "Amo". El hotel estaba cerrado, pero lo abrieron para la tripulación.

Ah,... se me olvidaba, a Perfecto Cortés le habían echado de la empresa, por robar, junto con el ex presidente de la compañía, a la sazón, el dueño del hotel. Perfecto montó un bar con karaoke a las afueras de San Antonio.

Como delegado de la empresa, teníamos a un pobre hombre, llamado Polop, de un pueblecito cerca de Denia, no me acuerdo del nombre de ese pueblo, me acuerdo hasta de una pedanía que se llama Benimagrel, que tiene fiestas

patronales, pero no me acuerdo del pueblo de Polop, quizá era de Oliva, o de Pego, que le iba más.

El pobre, casi firmaba con el dedo, supongo que le nombraron delegado, para que no pudiera firmar nada, a bolígrafo.

El primer viaje salíamos a las 10 de la mañana, cuando ya habían salido todos los demás barcos; nuestra compañía, tuvo la suerte, de que el otro barco rápido embarrancó una noche a la entrada de Formentera; allí se quedó, en "Se Sequi".

El capitán del hydrofoil accidentado, me había comentado el día anterior, que no le gustaba el último viaje, porque llegaba de noche a Formentera, y se le hacía difícil la arribada a la Savina-Sabina, por falta de luz.

Los barcos rápidos tienen restringida la navegación a las horas de luz, pero claro, los armadores, que son muy listos, dicen, que por 15 minutos de oscuridad, no pasa nada, nunca pasa nada pero los barcos se pierden.

Llevaba dos mecánicos, Marciano, que era gallego y Paco, de Cádiz. Vivíamos los tres en el hotel, los otros tripulantes eran de Ibiza. El señor director del hotel, un ibicenco que había estudiado hostelería en Suiza, en la primera escuela de turismo de toda Europa, siempre estaba enrollado en una manta y sentado en un sillón en la recepción, decía que pasaba mucho frio, y era verdad, el hotel no tenía calefacción, el agua caliente tardaba 20 minutos desde que abrías el grifo hasta que salía un poco templada.

**** * ****

A principio de Navidades llegaron unas chicas valencianas, invitadas por la compañía, también llegaron dos holandeses, que nos regalaron unos mecheros de gas muy curiosos. Las chicas valencianas sabían que hotel

estaba sólo abierto para nosotros, no se quejaban por no tener casi servicios, estaban invitadas y claro, todo era gratis; los dos holandeses pagaban una barbaridad, pero no les pidieron ninguna identificación, ni estaban registrados en el hotel, por sus comentarios, era lo que estaban buscando, no creo que estuvieran allí para regalar mecheros.

Marciano y Paco, los dos mecánicos, estaban muy contentos de tener esas chicas en el hotel. Un día las invitaron a Formentera y pasaron todo el día con ellas. Por la noche, Marciano, que vivíamos pared con pared, casi tira la pared, razón que entendí perfectamente, un hombre fuerte y empujando fuertemente el resultado era obvio, di gracias que no tirara la pared y volver a ser testigo, como me pasó con mi amigo Ceferino.

Marciano era muy discreto y nunca hizo algún comentario sobre los empujones. A Paco no le oí, él vivía en la otra punta del hotel, supongo que también empujaría lo suyo.

Al día siguiente vi a las chicas expendidas, con una luz especial en sus caras, se les había borrado ese viso de aburrimiento con el que llegaron de Valencia, ese tipo de relaciones a las mujeres solteras, y un poco pasadas de edad de merecer, les hace el mismo efecto que la crema más cara de la perfumería, Marciano y Paco deberían haber sido primados por su labor social, y sus buenos resultados cosméticos.

El día de Noche Buena, hicimos todos los viajes reglamentarios, pero el día de Navidad no salimos hasta las 11 de la mañana; normalmente no se hacen viajes ese día, pero éramos el único barco rápido en línea, y no se podía dejar a Formentera incomunicada, no fuera ella, que pasara algo.

La cena de Noche Buena la celebramos en un restaurante próximo al hotel, fue típicamente payesa, cien por cien colesterol, pero riquísima; Marciano que tenía siempre el colesterol en el techo, me dijo que preferiría morirse

antes de dejarse la cena, se lo comió todo y casi se lo bebió todo; después de la cena, y por los bares de San Antonio, les invité a unas botellas de champán.

Por los bares nos encontramos con mucha gente conocida; había quedado con el sobrecargo y el agregado del Ciudad de Salamanca; el sobrecargo era de Hellín, de donde la tamborrada, y el agregado de Barcelona, de donde el Barsa.

Al sobrecargo, que le había conocido años antes en La Coruña, le dejé de conocer aquella noche, se bebió unos cuantos wiskis, me sorprendió mucho su comportamiento auto suficiente, y complaciente al mismo tiempo, ante un marino como yo, que no pertenecía a la "Compañía", que para él sería, la más grande de España, y a su vez del mundo, Trasmediterránea. Se emborrachó como un zorro y desapareció como tal.

Había estado en la "Trasme" y sabía un poco de cómo se las gastaban sus tripulaciones y sus oficiales; le pregunté al agregado, si le pasaba algo al sobrecargo, y me dijo, que él era así, que se bebía dos wiskis y se le salían los ojos de la ira; era verdad, tenía los ojos muy rojos y casi fuera de sus cuencas, quizá sería propenso a tener la tensión alta o quizá envidia pueblerina que también sube la tensión.

Me encontré con una de las camareras del hotel que habíamos estado antes de cambiarnos a la fonda donde vivíamos. Estaba con sus hermanas y con alguna amiga más; Marciano ya se había ido, seguramente a empujar para bajar el colesterol, yo me había quedado con Paco y todas las camareras; nos fuimos todos en la furgoneta de la empresa a Ibiza.

Entramos en una discoteca famosa, sobre todo en verano, y allí terminamos la noche sin hacer ninguna tontería, aunque se ponían las cosas difíciles para no hacerlas.

Zarpamos a las 11 de la mañana para Formentera y allí estaba María, con unas sopas payesas que ella misma había cocinado; estaba hambriento, pero cuando intente probar las sopas, no podía, se me pasaban los dientes debido a la cantidad de champan que había estado bebiendo durante toda la noche y parte de la mañana; lo de los dientes me duró tres días, me vino bien para bajar las grasas navideñas.

Marga se había ido a Palma a pasar las navidades con su madre, volvió el 28 de Diciembre, para celebrarlo la invité a comer en el Náutico de San Antonio, allí me contó parte de su vida, hubiera preferido no oír todo lo oí de una chica de 22 años.

A los 17 años conoció a un chico mallorquín, con 18 años se casaron, empezó a trabajar en macro-club de Palma, ella lo ganaba y él se lo gastaba, a ella no le importaba, hacía mucho dinero todos los días, no quiero profundizar en todo lo que me contó, pero me quedé con lo más fácil de retener para un hombre, -Tomas, había días que me hacia 25 hombres-

Le pregunté, qué era lo que más le gustaría hacer, me contestó que viajar, huir y tener una sala para dar clases de aerobic, que era su verdadera profesión; también me dijo, que el italiano la había ayudado mucho sacándola de Palma y escondiéndola de su ex marido el mallorquín.

No sabía que decirla, y aún menos comprometerme para nada, pero tampoco podía quedarme callado como un bobo, con lo cual, empecé a contarle las historias que nos contábamos en el velero mientras que yo lavaba la ensalada en el único cubo que teníamos, recordaba esas historias por ella, y para quitarme ese mal cuerpo que se me había puesto al oír todo lo que ella me había contado.

Que triste es la realidad del mundo donde nos movemos, parece que las cosas que pasan a nuestro alrededor no nos pueden salpicar y vamos

saltando los charcos que hay en nuestro camino, hasta el día que caemos en uno y nadie nos echa una mano para sacarnos de allí.

¿Cómo ayudar a Marga?, no lo sé, puedo empezar a pensar, que yo sólo ayudo a las ONGS de África y doy dinero a Caritas para que acabe con el hambre en el mundo, puedo también pensar, como lo hace el 99% de la gente, que ella se lo ha buscado y mejor no perder el tiempo y seguir saltando charcos.

Que cobarde soy, ella me pedía ayuda y yo me miraba la ropa para ver si me estaba manchando con sus palabras, en esas circunstancias siempre te ataca tu otro yo diciéndote: -No seas pardillo tío, si quieres ayudar, ayuda al que verdaderamente lo necesita; tú, la quieres ayudar porque te gusta y te da pena, no te engañes Tomás, la quieres ayudar para sacar algo de ella, seguro que si fuera fea, gorda y desagradable, ni te acercabas-

Que malo es tu otro yo, que te da la claridad del pensamiento general de la gente, ¿eso es lo que llamamos sensatez...?, que no es otra cosa que la cobardía que juega muy bien su papel al lado de los cobardes, yo lo era en ese momento.

Ella dejaba mucho espacio entre sus palabras para que yo pudiera decir lo que pensaba, pero yo no decía nada, un sesgo de voz muy dentro de mi me decía muy bajito: -Tomás, recuerda que tú no estarías allí si no te hubieran ayudado antes-

Da igual, me quedé con ayudar a África desde Ibiza y a las ONGS que desconozco, es más práctico y no te complica tanto; que cobarde fui, y no era la primera vez, es muy fácil ser cobarde, se es más normal cuanto más cobarde se muestra uno.

La cobardía hace más fuerte a la sociedad. Me di cuenta que yo era uno más de los egoístas que pueblan esa España fría, conservadora y calculadora. Cuando digo España, me refiero a los españoles como yo.
A mi, la Sierra del Guadarrama, El Cabo Machichaco, El río Ebro, El Cabo de Creus, Isla Tarifa, El Teide, Las Rías Gallegas, El Paramo de Masa, incluso Gibraltar... etc. nunca me han hecho nada malo, España nunca me ha hecho nada malo, todo lo contrario, me ha ayudado a vivir esa libertad que da la naturaleza, son los españoles los que me cortaban la libertad de ser como verdaderamente soy, ya no, ya no les dejo, ahora estoy muy lejos de ellos, pero lo estoy pagando caro, se han quedado con lo que más quiero, la España donde nací.
Lo que pienso, se parece a la copla del emigrante, eso es lo que soy, un emigrante en busca de mi propia libertad, se vive muy bien cuando no te enteras de lo que dicen los que están a tu alrededor, por lo menos no te pueden herir mortalmente con sus palabras, la palabra me hiere más que un mal gesto, soy muy primario y poco poético.

** * **

El delegado de la compañía nos comunicó, que el día 1 de Enero teníamos que trabajar, no había otro barco que hiciera la travesía; también nos dijo que estábamos invitados al bar de Perfecto el día de Fin de Año, la compañía pagaría todo lo que nos tomáramos esa noche.
Volvimos a cenar en el mismo sitio que el día de Noche Buena; el colesterol por las nubes y Marciano a punto del colapso; está vez vinieron las chicas Valencianas, yo no quise decirle nada a Marga acerca de la cena y donde sería, pero las mujeres son muy listas y "La Palillos" tenía un centro de

inteligencia dentro de su casa. Terminamos de cenar y nos fuimos al bar de Perfecto, a comernos las uvas.

A las doce menos cinco apareció Marga, se abrió la puerta del local y allí estaba ella, con un mantón de Manila negro, que le había dejado La Palillos, y nada debajo. Perfecto cuando la vio, casi se le caen las botellas de champan que estaba preparando; Marciano y Paco me miraron; Paco, con su sorna gaditana, me dijo: -Tomás, las cagao-

Detrás de ella venía La Palillos, y otras tres chicas que trabajan en su casa. Rápidamente fui a la puerta a saludar a Marga, ella me besó y me dijo, -Te gusta la sorpresa, cariño- Nos sentamos en un sofá, frente a una chimenea enorme, yo estaba sudando y no precisamente por el calor.

El Champan empezó a correr y Perfecto a apuntar botellas para la compañía, me aseguré que todo estuviera pagado por anticipado; Perfecto me dijo que no habría problema a la hora de pagar; me quedé dudando, pero seguí bebiendo ese champan, que se suponía era gratis.

Dieron las doce y Marga empezó a cantar con el karaoke de primera generación que tenía el local, cantaba igual que Silvana Mangano y se movía de la misma manera "bailando alegre el baion", que guapa era, la mejor "querida" para el viejo más rico, ¿Qué hacía yo con ella?

A Las cuatro de la mañana, llevé a las chicas valencias, a Marciano y a Paco al hotel, luego recogí a Marga a La Palillos y a todas las demás, las llevé a su casa, me invitaron a pasar. El teléfono empezó a sonar y la actividad laboral se hacía patente a las cuatro y media de la mañana de primero de año.

La Palillos le dijo a Marga que me echara las cartas, -Yo te las echaría pero no tengo tiempo, os dejo mi habitación, allí estaréis tranquilos- Bueno..., nunca me pude imaginar lo de las cartas y leer el futuro.

Pasamos a la habitación, era enorme, con una cama de dos por dos, o por más, con sabanas de raso azul celeste y grandes almohadones en la cabecera, la iluminación era a base de velas, que producían unas sombras muy extrañas en las paredes, era la habitación de una profesional, era la habitación de "La Palillos".

Marga se desnudó, requisito que yo desconocía de las echadoras de cartas, a decir verdad, desconocía casi todo. Se sentó en la cabecera de la cama, yo en la parte contraria, también me puse cómodo pero no tanto; empezó a barajar las cartas y luego me mandó que las cortara, no me acuerdo lo que iba saliendo, pero según ella todo bueno, yo no hacía mucho caso, estaba muy cansado y con demasiado champan. Cuando terminó se metió dentro de las sabanas, y yo detrás. Dormí profundamente, y me desperté de casualidad a las diez de la mañana.

Tenía 1 hora para recoger a la tripulación, ir a Ibiza, arrancar el motor y salir para Formentera. Me dolía mucho la cabeza y no veía demasiado claro; mientras que arrancaban el motor, me acerqué a la rampa de hormigón del cantil del muelle y metí la cabeza dentro del agua para despejarme, hacia frío y eso me despertó lo suficiente como para hacer la travesía.

Al llegar a Formentera vino María a saludarnos y a contarnos lo bien que se lo había pasado, -Y tú, qué...- me preguntó, ¿Yo?..... durmiendo toda la noche- Con la cara que llevaba no podía engañar a nadie; si hubiera sido uno de los pasajeros, y hubiera visto la cara del capitán, no hubiera embarcado.

Bueno..., las Navidades pasaron y mi contrato se acababa, quería marcharme, quería hacer otras cosas, no quería apolillarme como un abrigo que nunca le sacan del armario. El día que me desembarcaba vino Marga a

despedirse, le dije que volvería a verla, debería haberle dicho que volvería a buscarla, pero los cobardes somos así. Me fui a Madrid y estuve dudando si volver o no. Año Nuevo, cosas nuevas, caras nuevas.

** * **

Las islas pequeñas son como un gran FPSO o plataformas fondeadas siempre en el mismo sitio y sus habitantes son su tripulación, pero les falta lo más importante que es la propulsión que les hace cambiar de sitio.

Si las islas pudieran moverse, seguro que ninguna estaría en su sitio original; Cuba estaría más cerca de Florida, Islandia estaría en el Ecuador, Las Azores más cerca de Portugal, Las islas del Caribe lo abandonarían en periodo de ciclones, los catalanes virarían Mallorca para tenerla más cerca. Los gobiernos venderían las islas a los armadores, no tendrían alcalde, pero si capitán, con contrato de uno y uno, seguramente ruso. Los encargados de la limpieza filipinos con contratos de 5 años mínimo. Los supermercados, duty free. Los camareros, bares y restaurantes contratas de alguna cadena de food and bevery de Miami. Los arquitectos serían ingenieros navales. Los ascensores los arreglarían mecánicos navales y la cuestión eléctrica seria gestionada por un jefe de máquinas que estaría paseando todo el día por la isla para ver lo que no funciona. Las casas pertenecerían a los armadores y nadie podría tener una propiedad, y si la isla no diera el suficiente producto, sería vendida con tripulación incluida, a algún armador griego.

Me llamó Tony para decirme que a Marga la habían violado en Formentera, se me acabaron las dudas de ir o no ir, cogí el primer autobús para Denia, luego el primer ferry para Ibiza y por fin el primer barco para Formentera.

Al llegar a Formentera fui a preguntarle a María lo que había pasado, me comentó que no había nada claro, pero Marga había puesto una denuncia por violación en la comisaria.

Me encontré con el italiano, me contó la historia de la presunta violación y me dijo que Marga estaba en Ibiza. Esa noche dormí en un hotel de La Sabina-Savina; cuando fui a pedir habitación me dijeron que el hotel estaba cerrado por obras, pedí por favor, que me dejaran dormir sólo por esa noche; me dieron una habitación y les dije que me llamaran a las siete, la persona de la recepción me contestó que no haría falta, que me despertaría solo; a las siete y cinco de la mañana creí que el hotel se estaba derrumbando, era cierto, lo estaban tirando entero, o por lo menos la planta donde yo estaba, no me pude lavar porque no había agua y el servicio no funcionaba, fui a pagar pero no me cobraron.

Volví a Ibiza y me encontré con el Araña, me contó en un momento los chismorreos de Ibiza, le invité a comer para compensarle y para que comiera algo.

El Araña es un personaje valenciano que vive en Ibiza, suele trabajar en yates, unas veces de patrón y otras de marinero. Uno de sus trabajos fue cuidar la lancha de un millonario alemán; una noche se tomó cuatro copas, y se fue con la lancha y unos amigos a Palma, a la vuelta se quedaron sin combustible y tuvo que pedir remolque para volver a Ibiza, cuando se enteró el armador, le echó del barco.

Siempre ha estado tieso de dinero, solía llevar el mantenimiento de yates en Ibiza, con el tiempo sólo los limpiaba, ahora ya no sé lo que hace, aunque siempre le queda el don mágico de hacer unas paellas riquísimas, él fue el que me dijo, que el "garrafón", era fundamental para hacer una buena paella.

Volví a San Antonio, al hotel donde estuve viviendo la última vez; el hotel estaba totalmente cerrado, a la tripulación la habían trasladado a un apartamento; el director, que era amigo mío, me dejó pasar allí la noche; me fui a cenar y cuando volví Marga me estaba esperando en la recepción, me abrazó y empezó a llorar, es curioso, porque yo no le había dicho al italiano donde me hospedaba, ella siempre me encontraba.

Me contó lo que le había pasado, era fácil de explicar, había estado toda la noche con un chaval de 19 años, hijo del dueño del concesionario de Renault en Formentera; a las cinco de la mañana Marga quería ir a dormir, pero sola, al chaval eso no le gustó nada y la amenazó, ella se vio forzada a estar con él, lo denunció el mismo día y al día siguiente el padre del chaval le dio 1 millón de pesetas para que quitara la denuncia; le salió cara la nochecita al chaval, pero estar con Marga, si ella no quiere, puede salir carísimo.

Salí con ella para volver a cenar otra vez, al día siguiente la dejé en el barco que iba Formentera, esa fue la última vez que vi a Marga, he preguntado por ella muchas veces y nadie sabe nada, la he echado mucho de menos, ella me ha respetado y nunca me ha vuelto a ver.

Ojalá, que ya tenga el local para las clases de aerobic que estaba buscando, y sino, al hombre mayor y con dinero que la pudiera proteger, yo era un niño...... y el que con niños se acuesta........ya se sabe.

CAPÍTULO XVI   LOS FERRIES Y EL STRESS

Me fui a Madrid, y al poco tiempo me llamaron para embarcar de primero, por un corto periodo, hasta que pusieran en marcha otro ferry en la línea, Ibiza-Formentera, entonces pasaría a capitán del "ferry nuevo". Cuando digo nuevo, es nuevo en la línea.

El barco estaba tripulado por gente de Isnasa y no le sentó nada bien a la tripulación que tomáramos el mando nosotros los interinos de cuarta categoría. Empezamos la línea sin problemas, yo menos, porque estaba allí hasta que viniera el otro barco.

El segundo oficial, que anteriormente estaba de primero, no estaba muy contento y trataba de demostrar todo lo que sabía, mal hecho, sólo sabía aparcar camiones.

A los tres días de hacernos con el mando del barco, el capitán tuvo una colisión contra el muelle en el puerto de San Antonio.

Eran las tres de la mañana yo estaba durmiendo y sentí como todo mi cuerpo junto con el colchón de la cama se iba hacia el mamparo de proa, en la mesilla de noche todo tirado incluso el vaso de agua en el suelo, subí al puente y me encontré al capitán casi llorando y terminando la maniobra.

Cuando entré, lo primero que me dijo, fue, -Tomás, yo había mandado atrás y desde la máquina estaban dando avante, además tengo testigos-. Ese es el problema de poner a un niño sin experiencia de capitán, por muy pelota y chivato que sea, se ponen a llorar y a echar la culpa a los demás.

Bajé a ver qué había pasado, me encontré con el Yelmo doblado, no se podía cerrar, el bulbo de proa hundido hasta dentro y con un buen agujero por donde entraba el agua al pique de proa; el barco no estaba para seguir haciendo la línea. Volvimos a Denia, se amarró el barco, y embarcamos en el "Baleares", un ferry de pasaje que estaba en Alicante parado desde el verano; lo pusimos en marcha y a seguir haciendo la línea; embarcó de capitán, el que normalmente lo mandaba y lo conocía.

Hicimos la línea durante el tiempo que duraba la reparación de emergencia que se estaba haciendo al barco accidentado. Cuando todo estuvo listo se paró el Baleares, a mí me mandaron a casa; fue muy gracioso, se pega el tortazo otro y a mí me mandan a casa.

Pusieron de primero al capitán del "Baleares", y llamaron a un capitán de Algeciras que conocía bien el barco, al capitán que se pegó el leñazo le pusieron a hacer training con el nuevo capitán de Algeciras, pero él necesitaba training para ser un hombre y buen marino, no para hacer maniobras, las maniobras mal que bien las hacía.

Estaba el Araña, embarcado de marinero, y cuando se enteró, que yo me iba, le pidió la cuenta al primero, y se desembarcó. No entendía nada, y me fui a celebrar la sinrazón de todo lo que había pasado; me encontré a parte de la tripulación en los bares de San Antonio, también estaban de celebraciones, supongo que celebraban el cambio de capitanes, cualquier excusa es buena para poder celebrar algo.

Una extranjera, que nunca supe de donde era, se pegó a mí y fuimos de bar en bar; al amanecer la dejé sentada en la terraza de una cafetería, con un café pagado para cuando se despertara, me gusta cuidar a los turistas.

*** * ***

Volví a Madrid, y empecé a buscar otra empresa. Cuando llegó fin de mes, me sorprendió que me pagaran el mes entero, sólo había trabajado 8 días; llamé a la empresa, me dijeron que tenía contrato por un año, y que estuviera preparado, que embarcaría rápido. Pensé que me habían echado, pero no, me habían hecho un contrato por un año; no me puse contento, no quería seguir allí.

Embarqué otra vez en el mismo ferry, pero esta vez puse las cosas claras antes de embarcar, me dijeron a todo que sí, y por supuesto, al capitán lo habían cambiado, aunque, seguía trabajando en la sombra criticando al nuevo.

Fuimos a reparar a Barcelona; el segundo de máquinas era de León, un chaval estupendo; solíamos salir después del trabajo, a recorrer las Ramblas, y a bebernos algunas cervezas por la Plaza de Cataluña; con el jefe de máquinas, asturiano que ni idea de cómo bajar a la máquina, el que arrancó la máquina avante en vez de atrás, con ese, nunca me tomé ninguna.

Terminamos la reparación, y fuimos a Denia a continuar la línea, estuve unos 15 días más, echaron al nuevo capitán del barco, y volvió otra vez el que se había pegado el leñazo, era más dócil para la gente de tierra, y ya se había encargado de hablar mal del capitán saliente.

A mí me mandaron a Ibiza, a la nueva línea de Ibiza-Formentera-Denia; el barco estaba en Ibiza, pero la línea no se la concedían, me pasé todo el mes de Julio atracado al muelle.

Mandaron a un jefe de máquinas de La Coruña, al principio me pareció normal, con el paso del tiempo, empezó a volverse un poco raro, me confesó que venía de un psiquiátrico, había estado dos años recuperándose, pero no

se había recuperado, tomaba muchas pastillas y se pasaba el día durmiendo, al final se tuvo que desembarcar para seguir las curas de reposo.

El primer maquinista pasó a jefe; nacido en Palestina, pero con pasaporte sirio, había estudiado en Cádiz, y estaba casado con una española. De primero de máquinas, pedí que llamaran al segundo que había estado conmigo en Barcelona. De primero de puente, "Antoñito", una enciclopedia andante, todo lo sabía, muy respetuoso, y nada práctico, pero, tenía coche y eso era muy importante, para moverse por la noche.

A Antoñito le conocí antes de irme del Punta Europa, me cayó bien, y no le quise dejar con esas víboras; pedí que le mandaran conmigo a Ibiza.

Antoñito vivía solo con su padre en San Fernando, Cádiz, la madre había fallecido y creo que los dos la echaban mucho de menos, bebía mucho café y sufría cuando no hacía las cosas bien o cuando las hacía diferente a como está estipulado. Utilizábamos su coche para salir por la noche; procuraba conducir yo, Antoñito destrozaba el coche sólo con cambiar lo de sitio en la bodega del barco.

El contramaestre era Bernardo, un granadino muy trabajador, muy explotado por la gente de tierra; el tiempo que estuvo en Denia lo mataban a trabajar, por una miseria de sueldo; al principio viviendo en un contenedor y luego de pensión, así se las gastaban los gestores socialistas de la empresa, siempre mirando mal por sus empleados.

Bernardo tenía libreta de navegación pero no tenía el examen de: "competencia de marinero", ni los cursillos; le embarcaron en Denia haciéndole un favor, no podía examinarse porque no sabía leer ni escribir.

Hizo la mili en la legión, en vez de enseñarle a leer y a escribir, el sargento se divertía pegándole bofetadas. Un día, estando Bernardo de guardia, el sargento se acercó por su espalda y le atizó un bofetón por detrás, Bernardo

llorando de rabia, y ya harto de tantas bofetadas, le apuntó con su fusil, en medio de los ojos, diciéndole: -No lo vuelva hacer, mi sargento, la próxima vez le vacío el cargador en la cabeza- Le estuvo apuntando hasta que el sargento le pidió perdón poniéndose de rodillas.

Bernardo tenía un valor infinito, mucho más que el cobarde del sargento; a España le hace falta más Bernardos y menos sargentos.

A Bernardo, la suerte le había herido con zarpa de fiera. Lo conocí la primera vez que llegué a Denia, era fácil fijarse en él, por ser el único que trabajaba de verdad, él no era "fill del poble", no pertenecía a esa taifa. Salía con una de por allí, que le sacó el dinero, y luego lo dejó por otro; el sabio maestro Atahualpa decía "¿qué puede ofertar un pión, que no sean sus pobrezas...?; ella se paseaba por Denia con su nuevo hombre, y Bernardo se volvía loco cuando los veía juntos. Bernardo era un hombre que no pintaba nada en Denia, demasiado honesto para vivir allí.

Otro de los marineros, era mi amigo Javier, allí le conocí; él no había tenido mucha suerte, ni como estudiante, ni como trabajador, ni en su vida sentimental; creo que cuando me conoció, le cambie un poco su vida sedentaria.

….De Carril, pero vivía con su familia, en San Juan de Alicante; había hecho la mili en una fragata, y allí se había sacado la libreta de navegación y todos los cursillos; había estado embarcado de camarero en el Baleares, supongo, que como salía mucho por la noche, y descansaba por el día, trabajando en la barra del bar, le mandaron al barco que estaba parado; todo lo que la empresa pensaba que no valía, me lo mandaba al barco, se lo agradezco, porque era gente que realmente trabajaba, si se les sabía llevar, y se les daba confianza en su trabajo. Javier..., "cuánto vale la gente que no valemos para nada", el no molestar para mi vale mucho.

Otro de los marineros, era un chulo y jugador profesional de Denia, vino recomendado por la oficina, todo lo que venía recomendado era de muy alto standing, bastante similar a lo que trabajaba en sus oficinas, "personal altamente cualificado para cualquier tipo de trabajo sin cualificar"; le dije, que no hacía falta que trabajara, que estuviera en su camarote o paseando, pero que no hiciera nada; le aceptaba, porque la empresa lo había mandado recomendado, duró diez días, hasta que pidió la cuenta y se fue.

A principios de Agosto, nos concedieron, por fin, la línea de Formentera-Denia. Zarpábamos a las 8 de la mañana de Formentera, arribamos a las 2 de la tarde a Denia, zarpábamos hacia Formentera a las 3 de la tarde, y arribamos a Formentera a las 9 de la noche. Si los de Denia querían poner el reloj en hora, sólo tenían que ver aparecer al ferry de Formentera, y entonces sabrían, que eran las dos de la tarde, pero como los dianenses no tienen prisa, que más les da la hora.

Era el peor barco de la compañía, el menos marinero, el que peor tripulación llevaba, el que más se movía, y el más lento; los pasajeros casi lloraban, cuando veían donde tenían que pasar las seis horas que duraba el trayecto.

Era el primer barco de Don Victoriano que hacía una línea de 63millas, todos los días, de ida y vuelta, habían puesto en esa línea, el peor barco de la historia naval española, y la peor tripulación, a ojos de la empresa, pero cumplíamos el horario, como un reloj suizo.

Nadie daba un duro por el barco, y menos por su tripulación, si el barco se hundía, sería un gran triunfo para la empresa, se quitaría un buen muerto de encima, y además, cobraría del seguro.

El barco estaba construido para trayectos muy cortos, desde La Rochelle a la isla de Ré, apenas una milla de travesía, hasta que los franceses,

construyeron un puente, y se acabó la línea, pero allí estaba D. Victoriano, para comprar los restos de la chatarra. De chatarra, D. Victoriano sabía muchísimo, la familia Sayalero, es famosa por sus chatarrearías, en el Rastro de Madrid, de ahí, su amor por la chatarra, y las cosas viejas.

De momento, no nos hundíamos, y cada vez nos respetaban más. Sólo fallamos un día, de los tres meses que estuvimos en la línea; ese día, a punto estuvimos de partir el barco, tuvimos que dar la vuelta y atracar en Ibiza. La mar nos comía, los pasajeros, me denunciaron en la Capitanía Marítima de Alicante, no les culpo, yo hubiera hecho lo mismo.

* * *

Otra vez apareció Perfecto Cortes por los barcos, se conoce, que Don Victoriano estaba en vías de perdonarle; le habían nombrado, jefe de catering independiente, lo que quería decir, que si robaba, se robaba a sí mismo y no a la compañía; de tal manera, que había puesto una máquina de refrescos, y cerveza a bordo, cuando se acababa la bebida le llamábamos, y él volvía a llenar la máquina.

Era curioso observar, que la máquina dispensadora llevaba el logotipo de coca cola, aunque Perfecto, la llenaba con Pepsi-cola, era más barata y a los pasajeros les daba igual, ellos se bebían lo que saliera por la ranura.

La máquina la llenaba Bernardo, y como él, no sabía leer, ni tampoco organizarse, metía la Pepsi-cola donde la cerveza y la cerveza donde la Pepsi-cola; el problema llegaba cuando un niño menor, metía dinero para una Coca-Cola y le salía una cerveza, los padres veían al niño con la cerveza, y lo primero regañaban al niño, por equivocarse, el padre se bebía

la cerveza y lo volvía a intentar, y volvía a salir cerveza, entonces subían al puente a protestar, y nosotros llamábamos a Bernardo.

Él venía y preguntaba al pasajero, con voz cortante y agresiva, -¿Dónde ha pulsado el niño?-, y le respondían que donde pone coca-colas, -¿Y qué ha salido?-, el padre le contestaba, que cerveza; Bernardo hacia un gesto de asentimiento, compasión y paciencia, contestándoles de nuevo, -Ea, Pue ya está, qué quiere usted que salga, si apreta a la coca-cola sale lo que tiene que salir, que es cerveza, aprete usted a la cerveza y le saldrá lo que usted quiere que es Pepsi-cola, no es tan difícil, esta máquina es nueva, no lleva ni un mes funcionando y nunca da problemas, lo que hay, que entenderla, como todo en la vida-.

Los padres del niño no quedaban convencidos, pero se iban con dos cervezas y sin coca-colas, si se ponían muy pesados, Bernardo les abría la máquina, y le regalaba al niño la pepsi-cola. Bernardo tenía muy buen corazón y comprendía que los pasajeros no entendieran la máquina como lo hacia él.

CAPÍTULO XVII   MARÍA SERRA Y SU ISLA

En verano, la navegación entre Denia y Formentera es muy tranquila, reinan los vientos del segundo cuadrante que nunca se caracterizan por su fuerza en esa época del año, pero ayudan a los barcos de vela que se dirigen desde el sudeste peninsular a las islas Baleares.

Atracábamos en Formentera a las 9 de la noche y no salíamos hasta las 8 de la mañana del día siguiente. Pasábamos la noche en Formentera, daba tiempo para salir a tierra, y ya lo creo que lo hacíamos. La tripulación salía todos los días y no volvía abordo hasta las 7 de la mañana, hora de empezar a trabajar. Las caras de cansancio eran fáciles de apreciar pero a la vez se notaba alegría y ganas de volver a salir la noche siguiente.

Solía salir con el primero de máquinas, que tenía una vespa, nos desplazábamos por toda la isla en busca de fiestas, y allí donde podíamos encontrarnos con gente de la isla y así poder aislarnos de los turistas. Por esas fiestas siempre estaba María.

Ese verano, había conocido a un guardia civil que estaba loco por ella, pobre número benemérito, no sabía lo que estaba haciendo; a María lo único que le gustaba de él era su moto; el chaval sufría mucho cuando la veía hablando y riéndose con nosotros, generalmente en algún bar de La Sabina-Savina o de San Francisco.

Íbamos a la Fonda Pepe de vez en cuando, y también, allí estaba María, vacilando con los italianos. María era libre, iba y venía a su capricho, nadie podía pararla y si alguien alguna vez ha pensado que ha logrado pararla, es mentira, ella está viva, por lo único que dejaría su libertad es por un hijo, o por su naviera; por su naviera es capaz de estar con el hombre equivocado,

con tal de que ese hombre, le abra puertas que le faciliten el desarrollo de la empresa.

El punto flaco de María son los niños, que nunca ha tenido, podría ser una madre maravillosa pero nadie le ha dado esos hijos que ella tanto desea.

Cuando el primero de máquinas desembarcó, dejó la vespa a bordo; solía utilizarla. Una noche María estaba esperándome en el muelle, se montó en la moto, salimos un poco deprisa hacia San Francisco, al tomar la primera curva la moto no quiso tomarla, María y yo salimos volando; en ese momento le dije, -María, por favor, procura caer bien-, a mí no me paso nada, pero ella no hizo caso del consejo que le di, y se le rompió la muñeca, estuvo de baja el resto del verano, no se enfadó mucho, es más, me dio las gracias porque hacía muchos años que no cogía vacaciones en verano.

Todas las noches me venía a visitar; solíamos caminar hacia Sa Sequi; parábamos en un pequeño varadero abandonado, de cuando funcionaba la salinera, allí María se ponía a soñar y a mí se me escapaba alguna caricia, no se nos puede reprochar nada pero si se nos puede envidiar mucho.

La recalada nocturna a La Savina-Sabina viniendo del W, puede hacer dudar a los marinos, que no están acostumbrados a esta costa, debido a las luces de alrededor, que se confunden con la del rompeolas de entrada, sólo si se conoce bien la entrada se puede hacer pegado al rompeolas. La tranquilidad que se respira, entrando en La Sabina, no es comparable con ningún otro puerto que conozco. No hay ruidos, y las voces de los amarradores, ya borrachos a esas horas, se pueden oír desde lejos.

Uno de los viajes a la llegada a Denia, me encontré con Susi, me comentó que le gustaría hacer un viaje con su prima a Formentera, le dije que no había problema que viniera cuando quisiera. A la semana siguiente vino con su prima a bordo y las llevé a Formentera. Esa noche quedamos para

vernos, Javier venía conmigo, un marinero nos dejó su coche y fuimos a un bar de la zona de Els Pujols, no estuvimos mucho tiempo y volvimos a La Savina. A Javier se le desataron las manos con la prima de Susi, la prima no quería tener ninguna relación con Javier, y él se puso muy pesado, al final tuvimos que dejarlas en el hotel y volvernos al barco. Al día siguiente me disculpé en nombre de Javier, ellas me dijeron que no volviera a traer al pulpo.

El verano se terminaba, yo quería salir de allí. Cambiaron el barco a la línea de Alcudia-Ciudadela, estuve unos cuantos días y me volví a Madrid. Cuando llegué a Madrid me llamaron otra vez para que volviera al barco, el jefe de personal había dado el mando a un capitán que no era grato a los ojos del Director. Volví al barco, estuve una semana más, e hice que fuera grato él que había sido ingrato a los ojos del Sr. Director.

CAPÍTULO XVIII LOS BARQUITOS ELÉCTRICOS DE DON VICTORIANO

Quería volver a navegar en serio, estaba cansado de esas compañías cutres que les da igual tener un barco que un merendero de paellas, al final es el dinero lo único que les interesa.

Cuando la Administración del Estado dice, "los créditos a la construcción se deben conceder a Navieros de reconocida solvencia a nivel marítimo", pues se hace todo lo contrario, le dan los créditos al primero que consigue una línea-marítima por el procedimiento que sea, aunque nunca haya sido armador, a ese le dan el crédito, nunca a los que realmente se lo merecen, la familia es la familia, los italianos también entienden mucho de eso.

Antes de Navidades me llamaron de la compañía para embarcar en Copenhague y hacer el traslado del barco que había comprado D. Victoriano. Les dije que no iba, entonces me pasaron con D. Victoriano para que se lo dijera yo mismo, en persona, ellos no se atrevían.

Se puso D. Victoriano y me dijo, -Tomás, he comprado dos barcos eléctricos, "que no llevan máquina", y así no necesito a los maquinistas para nada, que les den por cu... a esos hijos de pu...que no hacen nada, mañana estate aquí, en Copenhague, tú eres el único que entiende de esos barcos que igual van pa lante que pa tras-. No dije nada y al día siguiente estaba en Copenhague. Llegué como pude al barco y sin dinero para pagar el taxi, uno de sus esclavos bajó y lo pagó.

Me mandaron al otro lado de la isla de Copenhague donde se encontraban otros barcos eléctricos parecidos, que hacían la línea de Korsør a Nyborg.

La línea estaba a punto de desaparecer, estaban haciendo un puente y por eso D. Victoriano había comprado dos barcos a precio de ganga.

Allí se encontraban otros dos capitanes de la compañía que estaban familiarizándose con los barcos, la familiarización con los barcos era casi nula porque obviamente los oficiales daneses no dejaban tocar nada.

Don Victoriano me llamó para que volviera a Copenhague y así lo hice; me dijo que me ocupara del barco, le contesté que muy bien, pero que de capitán pusiera a uno de los capitanes que estaban todavía en Korsør, ellos se creían que iban a tomar el mando y no quería llevarme mal por quitarles el puesto, me dijo que sería su hombre de confianza, le dije que su barco llegaría a Algeciras sin problemas.

Rápidamente me di cuenta que el barco no tenía una máquina ¡tenía diez! La propulsión era por medio de electricidad, que a su vez estaba producida por diez generadores, es decir, una máquina dividida en diez; no un separador sino diez, no cambiar un filtro sino diez, todo multiplicado por diez.

Un electricista naval no entendía los complicados circuitos electrónicos del barco, tuvo que contratar a un ingeniero técnico electrónico para poder poner en marcha todo el proceso. Nos llevamos a un capitán danés que había navegado anteriormente en esos barcos y sabía cómo hacer la maniobra. El capitán danés se desembarcó en Cherburgo, no veía claro que pudiéramos llegar a España.

Salimos de Cherburgo y llegamos de arribada a La Coruña, sólo funcionaban cuatro generadores de los diez que se supone deberían funcionar. Cuando salimos de Copenhague el jefe de máquinas danés nos dijo, que con menos de seis generadores el barco no andaba, nosotros lo hicimos andar con cuatro; si la tripulación hubiera sido búlgara, seguro que

el barco hubiera funcionado con sólo dos; la seguridad es directamente proporcional al desarrollo de los países.
El problema radicaba en que el gas-oíl estaba muy sucio, después de dos años parado, y al no haberse limpiado los tanques antes de zarpar, hacía que los lodos acumulados, junto con el agua de la condensación, taponaran los filtros, y al no pasar gas-oíl, o pasar en menor cantidad, el generador se paraba; no teníamos suficientes filtros y tuvimos que parar en la Coruña para comprar más filtros y repuestos.
Por fin llegamos a Algeciras de madrugada, y allí estaba Don Victoriano para ver su nueva compra. Pepe, el capitán, tuvo mala suerte y atracó un poco fuerte contra el muelle, a D. Victoriano no le gustó, y no le saludó, a mí sí me saludó diciéndome, -Mira Tomás las cuatro de la mañana y aquí estoy trabajando, por eso tengo tanto dinero, porque siempre estoy trabajando-, le contesté, -D. Victoriano negocio que no dé para levantarse a las doce ni es negocio ni es nada-, no me volvió a hablar y me volví a Madrid.
En Febrero me llamaron otra vez para bajar otro de los eléctricos, está vez todo fue más fácil y ese fue el último. En Junio me contrataron para hacer training con un capitán danés, y tomar el mando del barco cuando volviera al Estrecho.
De momento el barco empezaba la línea Alcudia-Ciudadela, pero era demasiado grande para el puerto de Ciudadela. El capitán marítimo no quería tener ese barco allí, con lo cual sólo le dio permiso hasta que terminara la reparación del rolón que normalmente hacia esa línea.
La entrada a Ciudadela es muy estrecha y cuando soplan vientos del sur la recalada se hace peligrosa para barcos de cierto porte. Allí no pudimos hacer

muchas prácticas, el danés no soltaba los mandos. Al volver a Algeciras empezaron las prácticas, yo hice dos días y al tercero mandaron al danés a sacar al otro barco del dique, y así me quedé solo haciendo la línea Algeciras-Ceuta.

Se acercaba la fecha del paso del estrecho y a Don Victoriano los astilleros de Huelva no le entregaban el barco nuevo con capacidad para afrontar ese paso del estrecho. El barco que mandaba, iba siempre a máxima carga de coches y camiones, de pasaje mejor no hablar; la gente de la oficina te engañaba, mandabas cerrar el portalón y te metían los pasajeros por el garaje y viceversa; nunca sabías cuantos marroquíes iban en cada coche, un auténtico caos.

Empezábamos a trabajar a las ocho de la mañana desde Algeciras, el último viaje llegábamos a Algeciras a las tres y media de la mañana; podía dormir de 4 a 7 de la mañana, así estuve 25 días, no tenía relevo y además nadie quería hacérmelo.

Cuando por fin llegó el barco nuevo, me encontré a Don Victoriano, que me dijo muy orgulloso: -Has visto que pedazo de barco tengo, ya tengo más de 1 kilómetro de chapa navegando-; Me preguntó el porqué de mi falta de uniformidad, le dije que tampoco tenía contrato, el jefe de personal estaba a su lado y Don Victoriano le dijo: -Foncu, hazle un contrato ahora mismo al Zori-, el jefe de personal le contestó muy pausado y complaciente, -Nanín, Tomás tiene el contrato en la oficina, y no lo quiere firmar-, -Entonces, Tomás, ¿qué quieres?- -"me quiero ir de vacaciones"- -Foncu..., que se vaya de vacaciones-, y así pude salir de esa casa de locos y no volver más.

Tengo entendido, que al final, uno que entró como amarrador y vendedor de billetes en la Flebasa de los años 80, y un político millonario con grandes negocios en Ibiza, le hicieron el lío a D. Victoriano y se quedaron con todo,

me gustaría enterarme bien, o mejor no, a mí que me importa, además, nunca he sido peón de confianza de ninguna cuadrilla, sobre todo si el matador no tiene valor.

CAPÍTULO XIX   LAS AGENCIAS DE EMBARQUE Y LAS NAVIERAS

Volví a Madrid, pasé un buen verano con el dinero que había ahorrado. El marino se pasa la vida ahorrando, nunca sabe cuándo ni dónde, va a poder embarcar otra vez.

En el mes de Septiembre me fui a Bamio hacer algunos cursos, que no tenía. Allí solías encontrar antiguos compañeros de la escuela; el sitio, muy bonito, pero la gente un poco deprimente, me daba miedo preguntar a los antiguos compañeros, qué tal les había ido desde que habían dejado la escuela; algunos de ellos se les veía tan acabados, yo me preguntaba si estaba igual de acabado que ellos.

-Y tú, ¿qué tal?-, le pregunté a un antiguo compañero, -¿qué, qué tal?, mi mujer me abandonó, he perdido el trabajo, mis hijos no me hablan y vivo con mis padres, una hermana mía me deja un poco de dinero para que vaya tirando, los de la agencia de embarque me han prometido un embarque de segundo oficial en un quimiquero por el mar del norte, pero tengo que hacer este curso antes de embarcar-.

Esta era la realidad de la marina mercante de mediados de los 90's. Las agencias de embarque forrándose con los tripulantes españoles, que empezarían a dejarlos abandonados a partir del 2005 abriendo nuevas agencias en Sudamérica e incluso en las repúblicas bálticas.

López-Chicheri nunca te engañaba, -el barco creo que es una mierda pero pagan bien-, aunque alguna agencia de aficionados y antiguos camareros gallegos, de esos no te podías fiar. Nunca me tocó nada goloso, he ido de candray en candray.

* * *

Una agencia vasca me llamó para ir de capitán a un ferry de pasaje que estaba en Bari, al que se le había terminado el time chárter; el barco estaba fletado a casco desnudo, por lo cual la tripulación del armador debería ir a recogerlo y llevarlo de vuelta a Barcelona. Me extrañó mucho que los fletadores no devolvieran el barco a puerto español. Acepté el embarque y salí para Bari.

A la llegada a Bari allí estaba toda la tripulación, ninguno había estado antes en un barco de pasajeros, venían casi todos de petroleros.

Allí conocí a mi amigo Javier Rubio, un buen primer oficial, esa savia nueva que estaba entrando dentro de la anticuada marina mercante donde yo siempre había vivido y de la cual estaba ya cansado.

También conocí a mi gran amigo Alejandro Rodríguez Saunier, madrileño pero casado con una chica cartagenera, de las de armas tomar, y muy difícil de engañar.

Desde el aeropuerto de Bari nos llevaron al puerto en unos autobuses. No sabíamos el nombre del barco, al final me dijeron que era un ferry de la Cia. Trasmediterránea, y mi sorpresa fue, que al llegar al puerto vi que se trataba del J.J. Sister, un precioso ferry, joya por muchos años de la Cía., gemelo del Manuel Soto vendido a la compañía Italiana Moby Lines.

El barco estaba bastante dejado, llorando oxido por los escobenes. No conservaba ninguna contraseña de la compañía y hasta el nombre estaba cambiado por el de "Balanga Sister". En el centro de ambos costados, y pintado con grandes letras en negro, se podía leer "Topas Line": Topas se suponía el nombre del antiguo fletador.

Fui hacia la escala real, a medida que me iba acercando, los tripulantes la iban virando. En el portalón de entrada se encontraban varios tripulantes, me miraban y se escondían, sólo uno, no me miraba y hacía como si no me hubiera visto, ese no se escondía.
Iba vestido con un uniforme caqui pero sin palas. Me dirigí hacia él, y él seguía sin mirarme, le dije, -Hi, I'm the new Captain, could you put down the leader-, respondiéndome, -No, my captain is in his cabin, and the ship is on strike, - Me quedé de una pieza, no sabía qué hacer.
Observé como se acercaba un taxi por el muelle parando casi a mi lado, se bajó un hombre alto, de gran tamaño, se presentó diciéndome que venía como inspector de la Cia., ya le conocía, era Matías Enseñat, el capitán del Ciudad de Salamanca y antiguo capitán temporal del J.J. Sister, de cuando los viajes de La Cuadra Salcedo y Aventura 92.
Matías, es un caballero muy educado y cerca de la jubilación. Se acordaba de mi nombre y me dijo, -Hola Tomás, no te han dejado entrar, era lo que nos suponíamos, el barco está arrestado y no podemos hacer nada-. Le contesté que eran las cuatro de la tarde y la tripulación no había comido.
Nos montamos en el taxi y le dijimos a los dos conductores de los autobuses que nos siguieran; nos dirigimos a la agencia, durante el trayecto me comentó, en la embolada que le habían metido los de la Cia...
Él estaba muy tranquilo en su barco hasta que le mandaron a Bari. Le pedí que me explicara, claramente, lo que pasaba; me dijo que el barco estaba en time-chárter y que el fletador había desaparecido sin pagar a la tripulación, los sindicatos italianos sabían que Trasmediterránea tenía dinero y la iban a desplumar.
En la oficina del agente, estaba el abogado de la Cía., y un ingeniero naval, ellos se hacían cargo de la cuestión del dinero y legalidades. Cuando

llegamos a la Agencia me dirigí a los autobuses y expliqué el caso a la tripulación, la noticia no fue recibida de muy buena gana.

Subimos a la agencia, la tripulación se quedó en la calle, esperando. Me presentaron al abogado y al ingeniero, el abogado no lo sé, pero el ingeniero un estúpido. Matías les explicó que no se podía tener a la tripulación en la calle, el abogado le dijo al agente que buscara hotel para 32 personas, a las 5 de la tarde, afortunadamente encontraron un hotel y hablaron con un restaurante cercano para las comidas.

Matías se sentía engañado, lo que más le molestó, fue que le mandaran al mismo hotel que a nosotros, mientras que el pájaro del ingeniero y el abogado estaban en el mejor hotel de Bari.

Les pregunté si sabían que la tripulación del barco estaba en huelga y el barco embargado, me dijeron que sí, pero que pensaron que al vernos los turcos se irían del barco. La tripulación éramos como un paquete en espera de ser entregado a su destinatario, no importaba la forma de entrega, pero esos dos carteros no sabían cómo, se habían salido de su zona. Por su puesto llamé a nuestro agente en Bilbao, y claro, él no sabía nada. Bueno por lo menos estábamos en un hotel y podíamos comer en un restaurante.

Los días iban pasando y el abogado y el ingeniero de la Cía., seguían pensando que los tripulantes turcos se iban a ir sin recibir nada, y que el sindicato italiano era igual de dócil con los armadores como los sindicatos españoles. Matías se sentía defraudado por esos dos elementos y yo trataba de calmarle diciéndole que no eran gente de mar.

Desde Madrid levantaron los embargos, y los sindicatos italianos citaron en el Juzgado a los representantes de los armadores, y allí se presentó el abogado, a mi me citaron como nuevo capitán del barco.

Los sindicatos pedían no sé cuántos millones para ellos, otros tantos para pagar los salarios de la tripulación y los billetes de vuelta a casa. Trasmediterránea aceptó, y me hicieron ir al banco, porque el dinero venía a mi nombre Recibí el dinero y pagué a los sindicatos; el ingeniero se quedó con no sé cuánto y con el resto nos fuimos al barco a liquidar a la tripulación. Antes de ir al barco, el agente compró los billetes, para que los turcos pudieran ir en barco desde Ancona hasta Turquía, también puso tres autobuses en la escala del barco para poder llegar al puerto embarque.

CAPÍTULO XX EL EMBARQUE DE LOS MERCENARIOS

Entramos a bordo como si fuéramos un ejército de mercenarios que toma posesión de una aldea en África. A bordo nos encontramos a Cabanillas, un segundo oficial de máquinas de la Cia, que realizaba las funciones de inspector.

El tal Cabanillas, se había pegado dos años viviendo como conde en la suite de lujo del barco, persiguiendo cualquier cosa con faldas que se le pusiera por delante, nunca entendí como no avisó antes a la Cía., a la vista del destrozo que se estaba produciendo.

Subí al camarote del capitán, allí encontré a un hombre destrozado y atemorizado por la tripulación, estaba con el tercer oficial, que le debía ayudar, dándole algo más que consuelo. Me dijo que llevaba una semana sin comer porque la tripulación le quería envenenar, y que tenía una hemorragia interna que se manifestaba cuando iba al cuarto de baño. No sabía si creerme lo que veía; el camarote del capitán era bastante lujoso, pero lo tenía todo por los suelos, con cajones fuera de su sitio, puertas de armarios abiertas, como si hubiera entrado un grupo mafioso a registrarlo todo.

Le hice el "take over", para que me pasara el mando del barco, lo firmó al instante; le dije que en uno de los salones se estaba pagando el finiquito a la tripulación, me dijo que no quería dinero, lo cual me extrañó, lo único que quería era volver a casa pero que no podía hacerlo con el resto de la tripulación, porque le culpaban a él de toda la tragedia. Le pregunté, a qué tragedia se refería, me dijo que el barco había tenido un incendio en el

generador de emergencia y parte de la toldilla del puente alto pegada a la chimenea estaba totalmente abrasada.
Fui con Alejandro, el segundo oficial, a reconocer el incendio y efectivamente, todo el cuarto de generadores de emergencia estaba quemado e inservible, la cosa era seria porque ahora tenía mis dudas si íbamos a poder salir de Bari y si salíamos hasta donde podríamos llegar.
Me fui a hablar con Cabanillas, le pregunté por el incendio y me dijo, que sí, que se le había olvidado mencionarlo, le pregunté también por el estado de la máquina, me conrestó que destrozada, pero que podíamos llegar a Barcelona si metíamos 800 toneladas de agua dulce, porque las camisas de los cilindros estaban casi todas rajadas y perdían muchísima agua.
La máquina del J.J. Sister, se compone de cuatro motores principales de unos 6400CV cada uno con una potencia total de más de 250000CV. Los auxiliares también estaban de aquella manera y el generador de emergencia quemado, pero Cabanillas prometía poner el barco en marcha; también había un jefe de máquinas gallego que venía de una agencia diferente, pero también de Bilbao.
Cabanillas le trataba muy mal, pero ese jefe sabía mucho de él. Cabanillas le trataba mal delante de nosotros, sin embargo eran buenos amigos, cuando estaban solos.
Nos pusimos en el portalón cuando los turcos empezaron a desembarcar; antes de desembarcar les registrábamos la maleta, se llevaban de todo, hasta los altavoces de la discoteca, platos, cubiertos, manteles, ropa de cama, mantas, se quería llevar medio barco.
Cuando desembarcaron, hicimos una inspección total del barco, camarote por camarote. La parte de los camarotes de subalternos en la cubierta inferior, estaba destrozada, habían arrancado todas las puertas de entrada y

de los armarios, lo habían destrozado todo; la cocina estaba sucia y prácticamente inservible, el barco estaba en muy malas condiciones, pero el ingeniero de la Cía., estaba contento porque se había llevado parte del botín que se supone era para pagar a los turcos.

Años más tarde me topé con él en la octava planta de la Dirección General de la M.M., su cara me sonaba, le pregunté a un funcionario, que se suponía estaba trabajando en esa planta, el nombre de ese individuo, que me era tan familiar, me contestó que era ingeniero naval. ¡Trabajaba allí!.... en la !OCTAVA PLANTA!, y venía de Trasmediterránea, no había duda era él, y por allí iba, "más ligero que un purgao".

Cómo puede ser, que personas así, siempre tienen buenos trabajos, trabajos en los que nunca hacen nada y tienen siempre buenas nóminas e incentivos que les incentiva para seguir sin hacer nada.

Gente camaleónica que cambia de color dependiendo del ambiente en que se encuentren, combinan bien en cualquier lugar, nunca aportan nada, pero saben hablar mal de todo aquel que les puede hacer sombra, y por si fuera poco, consiguen esa afinidad o empatía de los demás, amparándose en la envidia que cada uno de nosotros llevamos dentro, saben hablar a esa masa que lo tiene todo perdido a nivel de superación, a los que solamente les atrae el cotilleo desmesurado y destructivo.

Su cerebro suele ser una gran red, todo calculado y pensado y como decía mi madre "No dan puntada sin hilo", cualquier comentario o gesto va encaminado a desprestigiar a alguien del que se quieren deshacer.

Me avisó el agente que el barco estaba listo para ser despachado, y por favor, zarpáramos cuanto antes, había dos embargos más en el Juzgado, pero como era sábado no llegaría hasta el lunes.

Les dije que me mandaran al práctico el Domingo por la tarde, que estaríamos listos para zarpar; se lo comuniqué a Cabanillas, me dijo que íbamos cortos de agua, pero que a Palma llegaríamos seguro.

Al día siguiente y con provisión de boca suficiente para 7 días, zarpamos para Barcelona; yo no había tocado nunca ese barco, y le pregunté a Matías varias preguntas técnicas acerca de la maniobra, como, cuántos puntos de Kamewa tenía que poner avante y cuantos atrás para que el barco estuviera en el sitio sin moverse, pero no se acordaba. La maniobra se podía complicar al no haber más de 10mts a proa y otros 10 a popa, ya no había tiempo para hacer experimentos.

Cuando llegó el práctico, había una pequeña brisa del muelle, mandé largar todo y me quedé con un spring a proa para evitar que el barco se fuera avante; me fijaba en una marca que estaba hecha en el muelle; sentí que el barco empezaba abrir del muelle e ir un poco avante, con ángulo cero en la Kamewa, pero ya habíamos librado el barco de nuestra proa y también el popa.

Mandé largar el spring de proa y dejé que el barco se alejara lo suficiente del muelle, puse media lateral hacia babor y atrás babor 2 puntos, esperé un rato viendo como el barco empezaba la ciaboga alegremente, metí un punto avante estribor y me di cuenta rápidamente que el barco iba avante, mande tres puntos atrás babor y el barco casi se paró pero seguía un poco avante, metí cuatro atrás y uno solo avante, el barco se paró y empezó la ciaboga sobre su mismo centro quizá yendo un poco atrás, entonces le dije a Matías, -Matías creo que con uno avante y cuatro a tras el barco ciaboga sobre el mismo sitio.- -No me acuerdo Tomás, pero la maniobra está bien hecha.-

Emboqué hacia la bocana del puerto, que dejaba ver su luz roja de entrada y le dije al práctico que cuando quisiera podía desembarcar. Llevaba dos puntos avante las dos y el barco hacia casi 10 nudos, puse a cero las dos para reducir un poco la velocidad y así el práctico podría desembarcar más cómodamente.

Al librar la bocana, todo estribor hasta el primer rumbo marcado en la carta; ya libre de puntas, le pasé el mando a Alejandro, que estaba de guardia.

En el puente funcionaban todos los aparatos, de lastres no íbamos muy bien pero ya iríamos rectificando por el camino. Hablé con el cocinero para que preparara una buena cena, había que celebrar la salida de Bari.

Cabanillas se lamentaba, y la máquina perdía agua por toneladas, sólo podíamos utilizar dos motores, así no haríamos más de 13 nudos pero perderíamos menos agua dulce. El viaje se ponía en tres días y medio.

Le pedí al radio un buen parte del tiempo, para ver si podíamos trazar la derrota por el norte de Menorca; el Golfo de León daba fuerza 2/3 marejada, le dije a Alejandro que tirara el rumbo por el norte de Menorca.

Cada noche hacíamos unas cenas especiales que duraban más de tres horas, regadas con buen vino italiano regalo del provisionista, que se había forrado vendiendo la provisión al barco.

Matías estaba contento y disfrutaba mucho durante las cenas; éramos gente nueva para él, todo el mundo le apreciaba y nadie le hacia la pelota como es habitual en los barcos de su empresa, éramos la primera savia nueva que había entrado en Trasmediterránea.

Allí no existía esa "seriedad del burro", que decía mi madre, cuando alguien no sabe hacer algo, en vez de decir que no sabe se pone muy serio, muy

serio, y no hace nada; todos colaborábamos, nos reíamos y aprendíamos cosas nuevas del barco todos los días.

Cabanillas nos amenizaba las cenas contándonos todas sus aventuras de cuando navegaba en ese barco de segundo de máquinas, y todo el contrabando de tabaco que había hecho en el estrecho, supongo que la mitad mentira y la otra mitad lo pongo en duda, pero era muy agradable oírle sus historias.

Una noche que Matías estaba en el camarote, Cabanillas nos llegó a contar que había estado con una monja en la travesía de Cádiz-Canarias, Javier Rubio, se empezó a reír, no podía parar, a mí me contagio la risa y tuve que dejar la mesa, esas cosas, delante de Matías no se podían contar. Las mentiras de Cabanillas no dejaban de serlo, aunque él se las crea.

CAPÍTULO XXI EL GRAN DESPILFARRO

Después de casi cuatro días de navegación, llegamos a la bocana del puerto de Barcelona con las primeras luces del día. De la caseta de prácticos nos indicaron que debíamos parar en la bocana, hasta que hubiera práctico disponible. Paré el barco entre puntas, con una pequeña inercia avante que nos iba metiendo dentro del puerto.

Entró Matías en el puente, y me preguntó, qué hacía allí parado, le dije que no había práctico de momento, y que tenía que esperar, y me contestó muy ofendido: -Tomás, nunca un correo de Trasmediterránea ha esperado por nadie, dale avante y vamos para muy dentro-.

Así lo hice, metí un punto avante las dos y nos empezamos a meter dentro del puerto a unos seis nudos; no sabía dónde ir, todavía no me habían asignado atraque, pero seguía hacia dentro. Pregunté a Matías, con mucho cuidado y respeto, si sabía dónde íbamos a atracar, me contestó que gobernara hacia las Atarazanas, y en el primer tacón que viera, atracara. Gracias a Dios, a la altura del silo Condeminas, subió el práctico y me indicó donde estaba el atraque.

La maniobra fue fácil, dejé que la popa pasara el tacón y con la lateral de proa orienté la popa hacia la rampa del muelle, paré el barco y empecé a dar atrás, hasta que Alejandro me avisó que quedaban 5 mts; dimos primero un spring a popa y el largo de proa, metí la proa con la lateral y el barco se quedó atracado.

Esperando en el muelle se veía gente muy trajeada esperando para subir a bordo. Mandé arriar la escala y bajar la rampa, todos éramos nuevos a bordo por lo cual nos llevó algún tiempo hasta quedar listos.
Empezaron a subir inspectores de Trasmediterránea, entre ellos estaba Joaquín Marías, un primer oficial de la Compañía, estaba de jefe de flota de la zona de Barcelona.
Joaquín estaba de 3er. Oficial en el buque Santa Cruz de Tenerife el verano que yo embarqué de marinero en ese barco, nos conocíamos y teníamos cierta amistad. Joaquín es un hombre muy educado y muy integrado en la Compañía.
Nuestro agente vino a vernos desde Bilbao, se reunió con gente de Trasmediterránea y consiguió quedarse con ese barco a nivel de tripulación. La idea era poner el barco en la línea Almería-Nador, pero con bandera panameña y tripulación que no fuera de Trasmediterránea, al ser una línea internacional, se podía hacer sin problemas con los sindicatos.
Me fui a casa, el barco iba a estar por lo menos, de dos a tres meses reparando. Javier tomó el mando. No estaba muy convencido de lo que iba a pasar con nosotros y no me gustaba ver el barco lleno de inspectores que ya habían olido las comisiones que se podrían llevar con la excusa de la reparación.
Estuve en casa durante un mes, volví al barco y se habían hecho muchos progresos pero todavía le quedaba más de un mes para terminar. Fuimos a varadero y cuando salimos el barco estaba casi listo. Hicimos las pruebas de mar y zarpamos hacia Almería; venían muchos inspectores a bordo, también embarcó mi amigo Armando, inspector de pasaje de la Dirección General.

Armando era el hombre de la Administración española que se encargaba de dar el visto bueno a los barcos de pasaje para poder cobrar las subvenciones y darles la diferencia del coste de los billetes de los residentes, que la Administración subvenciona, pero los armadores no. Había coincidido otras veces con él, nos habíamos hecho amigos, era un hombre grande e impetuoso y con un gran corazón. Antes de que entrara en mi camarote, solía retirar todo lo que tenía en la mesa, con el movimiento de sus brazos podía aparecer todo en el suelo. Solía viajar con su mujer, pero esa vez viajaba solo.

Nuestro agente de Bilbao nos mandó, antes de zarpar, 3 autobuses llenos de marroquíes, se suponía que trabajarían en la fonda; también mandó 4 azafatas, de las cuales una se quedó en Barcelona y no pudimos localizarla. Durante la travesía empezamos con las labores de limpieza.

De Bilbao mandaron a un sobrecargo de Santander, yo había pedido un oficial de puente, para ese puesto, pero me mandaron un camarero aventajado que conocía bien el contrabando y la buena vida. Preparamos grandes cenas en el comedor principal, y así fuimos probando la valía de los cocineros.

A la llegada a Almería, subió el práctico a bordo y me dirigí al tacón que se suponía mi atraque; el fuerte viento del norte, hacía difícil el atraque; pegué bastante la popa al tacón, hasta que se hizo firme, y metí la proa. Una vez atracados, todos los inspectores empezaron a desembarcar, allí ya no había más que rascar.

Armando, en un golpe de amistad y agradecimiento, me comunicó que iba a solicitar, me impusieran, la medalla al mérito naval por haber recuperado el barco para la Cía., y para el Estado español, al cual pertenecía. No lo tomé en serio; me hizo firmar en una hojas, para asegurar que estaba de acuerdo

en recibir la medalla, firmé, claro está, hubiera firmado veinte veces para veinte medallas. Naturalmente la medalla nunca llegó, ¿quién iba a concederme a mí una medalla, y por qué?, mi medalla era el sueldo que cobraba todos los meses. Armando me quería mucho y los que conceden las medallas, no saben ni quién soy.

Pasamos unos días muy tranquilos; me presentaron al agente de Trasmediterránea en Almería, el cual me comunicó que estaban esperando el permiso para empezar la línea entre Almería-Nador.

Fui a la carta de navegación del puerto de Nador; el muelle donde se supone debíamos atracar, tenía un calado de 5,7mts, y el barco calaba 6,4mts, a popa; llamé al delegado de la zona sur de Trasmediterránea y le comenté lo del calado, se quedó muy sorprendido.

Querían poner un barco con demasiado calado para ese puerto. Me llamaron mis hermanas, diciéndome, que mi madre había tenido una hemorragia cerebral y que la iban a operar, llamé a mi agente en Bilbao y les comuniqué que me iba a Madrid dos días, Javier se quedó de capitán.

CAPÍTULO XXII LA DEPRESIÓN DEL MARINO

Mi madre no estaba bien, me quedé con ella la noche antes de la operación. Pobre mujer, cuidándonos a todos durante toda su vida y cuando empezaba a tener tiempo para ella le vino esa enfermedad de la cual nunca se recuperó. Perdí el norte con la enfermedad de mi madre; me desembarqué, estuve cuidándola lo mejor que pude, pero no lo hacía bien, no sabía qué hacer.

Me llamó mi agente de Bilbao para embarcar de primero en un bulk-carrier con opciones de pasar a capitán; el barco pertenecía a la empresa El Cano. Embarqué en San Ciprián, el Barco cargaba bauxita en Guinea Bissau para la alúmina y aluminio en San Ciprián.

Cuando embarqué me encontraba muy mal, no podía soportar estar en el barco, lo único que quería era salir corriendo, una sensación de angustia, se clavaba en el estómago y no me dejaba comer ni dormir, sólo quería volver a casa. ¿Qué me pasaba?, no lo sabía, sólo quería salir huyendo.

Le dije al capitán que no podía zarpar con el barco, que no me encontraba bien, él sí se portó muy bien; me dijo que no me preocupara y que me fuera a casa.

El agente se enfadó, y no quiso saber nada más de mí, no le importaba si tenía o no dinero para volver a casa, nunca me preguntó cómo estaba o qué me pasaba, sólo me repetía por el teléfono: -!¿Y ahora qué hago YO, qué hago YO?!- Mandó a otro primero aprisa y corriendo, y el barco zarpó sin ninguna demora.

No tenía apenas dinero, y el capitán me ayudó dándome diez mil pesetas de su bolsillo, le dije que se las devolvería, pero no le volví a ver, nunca supe su nombre, o por lo menos nunca lo recordé, pero todavía le debo ese dinero y ese gran favor. Salí andando desde el muelle hasta la ciudad para poder ahorrar lo máximo posible.

Me sentía avergonzado, igual de avergonzado que el "Ladrón de Bicicletas", de la película de Vittorio de Sica, cuando trata de robar una bicicleta delante de su hijo, y los viandantes que le detienen, no hacían más de darle golpes en la cabeza y decirle -!Vaya ejemplo le estás dando a tu hijo!-

Le doy gracias a Dios, porque mis hijos no estaban allí para ver a su padre totalmente hundido. No sé qué iban a pensar de mí, la gente de la profesión, pero estaba enfermo, y no podía embarcar por el momento.

Fui en autobús hasta Lugo y desde Lugo a Madrid en otro autobús. Desde San Ciprián a Madrid tardé más de 40 horas; fui andando a casa con la bolsa de unos 30 kilos a la espalda; más de dos horas, hasta que por fin llegué; estaba muy cansado, pero sólo quería andar y andar, no quería estar parado, no quería sentarme, no tenía hambre, sólo quería huir y que no se acabara nunca ese camino a ninguna parte que me ayudaba a no pensar. ¿A dónde iba?...... yo que sé....

Y Copiando una frase de Héctor Roberto Chavero Aramburu, alias, "Atahualpa Yupanqui", me repetía a mí mismo: -Detenerme..... para qué, de poco vale un marino, sin barco y sin poder embarcar-.

No sé qué me pasaba, sabía que no estaba bien. Sólo andando, me encontraba algo mejor, no quería ver a nadie, nadie me podía consolar, ni la mejor canción de legionarios me podría animar.

No le podía contar nada a mi padre, él estaba peor que yo. Mi padre salía todos los días a ver a mi madre, al principio bien, pero empezó a perder la

cabeza, se perdía por el metro, no sabía volver a casa, gracias a la buena gente que le conocía, le acompañaban hasta el portal, y desde allí el portero le subía a casa.

Como te puede cambiar todo en un instante, de estar en un barco contento, sonriéndote la vida, y ofreciéndote incluso ganar una medalla, aunque fuera de mentira, a no tener nada, no ser capaz de trabajar, ver como tu familia se ha roto, lo único que quieres es salir huyendo, no ver a nadie, y no mirar hacia atrás.

El maestro José Larralde cantaba, "Cuando uno sale al camino es difícil de saber, si podrá pegar la vuelta o morirá sin poder....... Los caminos son para irse y las penas para volver"

Antes de finales de año me llamó mi amigo Ignacio; él tenía una empresa de reparaciones marítimas y buceo en Alicante; me necesitaba para tirar una piezas de hormigón en una zona de reserva natural, con el fin fundamental, que los pescadores no pudieran arrastrar sus redes.

Le dije que sí; fui a Alicante; embarqué en una especie de pequeña draga de madera con una grúa en el centro con la que cargábamos las piezas de hormigón, de unas tres a cuatro toneladas cada una. Las piezas había que fondearlas en las coordenadas marcadas previamente en la carta de la zona. Al punto exacto llegábamos guiados por un GPS diferencial que nos daba la situación exacta de donde teníamos que tirar cada pieza.

El trabajo no era malo, pero no me encontraba bien; estuve dos días y le dije a Ignacio que me iba, me pidió, por favor, que estuviera un día con el otro capitán, y así lo hice. Me pagó por tres días de trabajo treinta mil pesetas.

Con ese dinero me dirigí a las afueras de Alicante, a unas naves donde vendían al por mayor juguetes chinos, y demás artículos de regalo. Allí compré ese año, los juguetes de Reyes para mis hijos.

Compré muchos juguetes que no tenían valor material alguno, pero, que bien envueltos, parecerían algo más de lo que realmente eran; también compré una cesta de Navidad, con muchos productos sin marca, o de marca desconocida; melocotón en almíbar, donde, el frasco en el cual venían metidos los melocotones, estaba hecho con cristal de aumento, los melocotones parecían enormes, lo mismo con los espárragos; una botella de sidra sin etiqueta, turrón hecho en la provincia de Alicante pero no en Jijona, una botella de brandy y otra de ginebra, dos barras de salchichón muy blando, peladillas y piñones, dos latas de caballa y otras dos de atún portuguesas, unos polvorones repartidos por la cesta, y una caja de mazapanes, la cesta no contenía ibéricos.

Llegué a Madrid con un billete de mil pesetas en el bolsillo, los juguetes y la cesta de Navidad. Estaba arruinado, igual de arruinado que George Bailey en la película "It is a Wonderful Life"... ¡Valía más muerto que vivo!.

Pasaron las Navidades y me llamó mi agente de Bilbao, para embarcar otra vez en el J.J. Sister, me necesitaba urgentemente, por eso me llamaba; los agentes nunca olvidan ni perdonan, si se la haces se la pagas, y no te vuelven a llamar jamás.

Embarqué en Málaga, el barco se había vendido a la misma compañía que había comprado su gemelo, el Manuel Soto, sólo tenía que estar allí hasta que se efectuara la venta.

Conocí a un electricista vasco, me comentó que estaba trabajando en un petrolero en Nigeria, el sueldo era bueno y el armador español, me dio el teléfono, le dije que le llamaría. El J.J. Sister se vendió y me volví a Madrid. Fui a ver a ese armador español que tenía dos barcos en Nigeria. El armador, llamado Ángel Prado, era un hombre nervioso y muy ocupado; me dijo que tenía un barco en Brasil listo para zarpar hacia Nigeria. Le di

largas y no le dejé mi teléfono, no veía las cosas claras, demasiada intriga para tan poca naviera.

Entre tanto, me llamaron de V-ship para traer un ferry desde Marsella a Almería y empezar la línea de Almería-Nador. El puerto de Nador, lo habían dragado, y ahora si podían atracar barcos de cierto calado. Llegué a Marsella antes de su compra, para hacerme cargo cuando se firmara la venta; me pareció un buen ferry con gran capacidad de carga y pasaje.

El barco se llamaba, "Esterel", pertenecía a la compañía francesa de navegación, una especie de Trasmediterránea, con mejores barcos y mejores sueldos. Generalmente esos barcos hacían Marsella-Córcega. Me ofrecieron un buen sueldo, y la vida a bordo supongo que también sería buena.

A Marsella vino un superintendente de V-ship London; tuve una charla con él que duro muy poco, él estaba borracho, no me gustó su actitud y decidí marcharme al día siguiente; había estado dos semanas que esperaba alguien me las pagara, el motivo por el que me iba no era lo suficiente importante como para quedar bien con los agentes, pero necesitaba ese dinero, del cual andaba muy corto.

Entretanto, me salió un rolón en Cádiz, para hacer la línea Cádiz-Tánger, fui exclusivamente a ver el barco. El barco estaba tripulado por tunecinos, no había por dónde cogerlo, yo era el tercer capitán que pasaba por allí y se había marchado, al final creo que Humberto lo cogió y duró un mes hasta que desembarcó. Todo lo que me ofrecían eran candráis de miseria.

CAPÍTULO XXIII JUAN MI AMIGO DE HIERRO

Llamé a mi amigo Juan Cendón, estaba al sur de Tenerife, en Puerto Colon; vivía en un apartamento y trabajaba en un velero sacando a los turistas a ver las ballenas. Juan que vale para cualquier cosa que se ponga y tenga ilusión, es un deportista nato, corredor de fondo y ahora corredor de Iron Man. Hace exposiciones de pintura, quiere mucho a su mujer, nunca molesta a nadie y respeta a todo el mundo, todo un sueño para ser un humano. Un amigo así no se puede perder, y no le quiero perder.

Me dijo que me fuera con él, pagaríamos el apartamento a medias y además había trabajo para mí en uno de los veleros. Saqué un billete barato de avión a Tenerife.

Juan me presentó a los dueños del velero, unos alemanes con bastante mala pinta. Al día siguiente por la mañana empecé haciendo el primer viaje. No conocía el barco, pero Juan me dijo que no importaba, que los marineros y el mecánico me ayudarían.

El velero estaba atracado al final del espigón de Puerto Colon. Era una especie de carabela-goleta, donde todo parecía decorado, me recordaba a esas carrozas de carnaval que quieren simular un barco y por debajo van tiradas por un tractor. Todo era de attrezzo, como en una película de Samuel Bronson.

El barco se llenó de turistas alemanes, le pregunté a un marinero, qué por donde pasaban las ballenas, me dijo que siguiera a los barcos que zarpaban a las diez de la mañana, todos íbamos al mismo sitio. Las ballenas no eran precisamente lo que yo entendía por ballenas, aquellas que había visto

anteriormente cerca del ecuador, no, estos eran calderones pequeños, o sea, delfines grandes que van muy despacio asomando su aleta dorsal y resoplando de vez en cuando. Daba igual, los alemanes se ponían muy contentos con esas mini ballenas y las grandes cervezas que se bebían.

El viaje duró unas tres horas. Por la tarde tuve otro viaje, pero este viaje no era precisamente para ver ballenas, era un "viaje party" para un grupo de chicos y chicas ingleses.

Salíamos del puerto, y a unas 2 millas al W había un muerto para fondear y empezar la fiesta. El animador llevaba un megáfono y empezaba hacer todo tipo de juegos con los chavales, los juegos eran de lo más bajo que un grupo de seres humanos podían hacer.

Allí estuvimos unas 4 horas, hasta que todos se emborracharon. Antes de que se hiciera de noche volvimos al puerto, atraqué el barco y le dije al alemán que me iba, y que me pagara allí mismo, en el muelle; le extrañó un poco, pero me pagó, me dio quince mil pesetas y me fui.

Salí a cenar con Juan, le dije que no me gustaba esa clase de trabajo; Juan me dijo que acababa de pagar el apartamento por todo el mes, le dije que cuando me pagaran las dos semanas que había estado trabajando en Marsella, le daría mi parte del alquiler.

Desde allí llamé a Foncubierta, le pregunté si tenía algo, me dijo que le hacía falta un capitán para el estrecho, le dije que tenía un amigo que a lo mejor le interesaba. Le ofrecí el trabajo a Juan, también le dije que eso que estaba haciendo no era trabajo para él, le convencí y compramos unos billetes de avión para Málaga.

Al llegar a Málaga tuvimos que coger un taxi a Algeciras; Juan tenía algo de dinero y pudo pagar el taxi, yo sólo tenía tres mil pesetas para pagar el autobus de Algeciras a Madrid.

A la llegada a Algeciras nos metimos en un hotel que normalmente usaba la gente de la empresa, yo no tenía dinero y no quería que Juan siguiera pagando. A la mañana siguiente nos fuimos a ver a Foncubierta, me dijo, que por qué no embarcaba yo, le dije que prefería morirme de hambre antes que volver a trabajar en Isnasa, se echó a reír y lo entendió. Le dije que andaba mal de dinero y por favor pagara el hotel y el taxi, creo que así lo hizo, porque Juan no me dijo nada.

Juan se portó muy bien conmigo, es uno de los pocos amigos de verdad que tengo, si me puede ayudar me ayuda sin pedirme nada a cambio. A mediodía, Juan ya estaba embarcado. No tenía a donde ir, pero sabía que mi amigo Ceferino estaba en Algeciras.

Ceferino trabajaba en la torre de Seguridad Marítima de Algeciras; pregunté en la torre, y me dieron su dirección. Fui a su casa para visitarle y ver si podía pasar la noche, se llevó una gran sorpresa, allí pasé la noche. Me invito a cenar; yo no podía estar allí sin hacer nada y sin dinero; compré un billete de autobús, me sobró dinero para unos bocadillos, y así llegué a Madrid.

Tuve suerte, me pagaron las dos semanas de aventura y hotel en Marsella. Estaba casi arruinado, y lo peor, no sabía cómo salir a flote.

CAPÍTULO XXIV NORUEGA Y LA NUEVA VIDA

A últimos de Mayo me llamó mi agente de Bilbao, me dijo que necesitaba un capitán para un yate en Noruega. El armador del barco era uno de los más importantes navieros de Europa, Andreas Ugland y la Naviera Ugland era suya.

Me dijeron los de la agencia que serían tres meses de contrato y que el sueldo no estaba mal. No estaba muy convencido, pero no tenía nada, no tuve más remedio que subir a Noruega.

Llegué a un aeropuerto muy pequeño, quizá más pequeño que el antiguo aeropuerto de San Javier, pero con una pequeña diferencia, la limpieza era total, todo estaba inmaculadamente limpio. Llegué a las diez y media de la noche, era totalmente de día, se me hizo un poco raro porque nunca había estado en esas fechas de principios de Junio en Noruega.

Me vino a buscar un empleado de la empresa llamado Svein, le pregunté, qué a dónde íbamos, me respondió, que el yate estaba en Grimstad a unos 50km del aeropuerto de Kristiansand.

A medida que salíamos de la zona del aeropuerto y nos adentramos en el paisaje, me pareció que estaba metido dentro de un cuento de Andersen. Había estado mucho en Galicia y en todo el norte de España, que tiene unos paisajes extraordinarios y un verdor que casi te ataca a la vista, Noruega es todo eso, sumado a un orden natural que la hace salvaje y libre sin que

nadie tenga la propiedad, todos puede disfrutar de sus parajes naturales, no hay vallas ni guardas y lo que es más importante, no hay gente.

Casi todas las casas son de madera, pintadas la mayoría de blanco, con sus flores ordenadas, la hierba perfectamente cortada, nada fuera de su sitio. Al pasar por algún pequeño núcleo de población, lo podría comparar con las mejores urbanizaciones de Madrid.

Las casas no tenían vallas que diferenciaran una parcela de otra; desde la carretera podías ver, a través de sus ventanas, el interior de las casas.

Pasamos bordeando enormes lagos, que en principio no sabía si era agua proveniente del mar o de los ríos cercanos.

Llegamos al muelle sobre media noche. Svein me dijo que viera el barco, y si no quería dormir allí, podría hacerlo en un hotel. Le dije que prefería vivir en el barco, con tal que tuviera luz y agua caliente para ducharme.

El interior del barco estaba bien conservado; era un Versilcraft de unos 100 pies, construido en uno famoso astillero italiano. Me instalé en un camarote de invitados a popa, que tenía dos camas y una ducha muy amplia.

Las camas eran muy cómodas y los juegos de cama eran los típicos edredones nórdicos encima de la sabana de abajo, y nada más, muy simple y muy cómodo comparado con los sistemas tradicionales de cubrecamas, colcha, manta, sabana de arriba etc.

Svein se marchó, me dijo que por la mañana nos veríamos. Era tarde y estaba cansado así que decidí no inspeccionar el barco hasta por la mañana.

A las tres de la mañana la luz del sol entraba por el portillo de mi camarote, traté de dormir un poco más, me levanté a las siete, una ducha rápida un té y empecé a reconocer el barco de arriba abajo.

En el puente alto tenía un puesto de maniobra con todos los repetidores de los relojes de la máquina y un repetidor de la sonda. Unos cuantos sofás con

colchonetas, una fuera borda del tipo zapatilla con un motor de 60CV., y una grúa para arriarla al mar.

Dos balsas salva vidas dentro de sus contenedores para un total de 16 personas, 8 cada una. La cubierta era de teca y parecía en buen estado y limpia. El barco estaba parcheado de masilla para ser pintado. El salón interior y los dos camarotes principales tenían una moqueta de lana de unos cinco centímetros, te hundías cuando ibas andando.

Las maderas del salón eran de nogal y los armarios y aparadores de cerezo; leí en las características del barco, que el casco era de madera, la obra viva era de caoba y la obra muerta de tablero marino, de todas maneras la pintura hacia parecer que fuera de polyester, pero el olor interior era el típico de un barco de madera.

La máquina se componía de dos motores Detroit-Diesel de 1000CV cada uno, en total podía dar 2000CV a 2300 rpm, lo que suponía un consumo de unos 350lts hora; la capacidad de los tanques de combustible se aproximaba a los 8000lts.; navegando a velocidad económica se podía bajar hasta unos 120lts hora, se podía consumir menos pero esas máquinas están hechas para llevarlas con alegría, mucho tiempo a pocas revoluciones ensucian mucho las cabezas de los cilindros. A velocidad económica el barco podía navegar unas 400 millas dejando 1000lts de reserva.

El primero que llegó por la mañana fue un señor mayor, me dijo que era el jefe de máquinas, al rato llegó Svein, y empezarnos a reconocer el barco; me dijo que el armador no se encontraba en Noruega y que vendría a finales de semana. Svein era el único, de momento, que sabía poner el barco en marcha, había estado en Palma de Mallorca donde se había realizado la venta y allí aprendió cuatro cosas.

El barco había sido embarcado en un carguero que se dedica al transporte de yates, había sido trasportado hasta Ijmuiden en Amsterdam y desde allí por mar a Grimstad. Svein había estado durante la travesía de Ijmuiden a Grimstad junto a un capitán inspector que trabajaba en la compañía. Yo dependía un poco de Svein, pero no mucho, porque en ese tipo de yate había estado anteriormente.
El jefe de máquinas no sabía nada prácticamente del barco. El fin de semana llegó, y me llamaron de la oficina para ver al armador, Andreas Ugland, entré en su despacho, un despacho solemne con una mesa de juntas, donde, bien juntas, se podían sentar más de treinta personas.
Andreas Ugland estaba sentado en su mesa de despacho, se levantó para darme la mano y decirme que me sentara. Tendría unos setenta y tantos años, de cara muy simpática, me di cuenta que era extraordinariamente fuerte para su edad. Me preguntó si me gustaba el barco, le dije que sí y que había estado en uno parecido pero de acero. Me dijo que el barco lo tenía para invitar a sus amistades y disfrutarlo con su mujer.
Su mujer, Oda, tenía problemas con la bebida, me comentó que ella podría venir de vez en cuando al barco, pero siempre vendría con alguien que pudiera cuidarla. Me preguntó si tenía algún problema al respecto, le dije que ninguno, sólo le comenté que sería mejor contratar a un jefe de máquinas más joven y recién salido de la escuela para que se acoplara mejor al barco, así también me ayudaría en cubierta, me dijo que no habría problemas, que pronto me mandaría uno, y en el supuesto de alguna reunión a bordo con invitados sería servida por camareros de tierra.
Pasé un verano bastante agradable; aprendí la forma de vida de nuestros vecinos protestantes del Norte, que camino más largo nos queda por recorrer a los del Sur; sin sacrificio no hay progreso; las muchas fiestas

frenan el desarrollo y no invitan al trabajo, pero que bien nos lo pasamos en España, siempre de fiesta en fiesta.

En España la frase, "La vida son dos días", es usada comúnmente, y eso puede dar pie a mucho relajo festero y a tirar la casa por la ventana, el problema llega, cuando el que ha usado mucho esa frase le llega la jubilación, entonces si se le hacen largos los meses hasta que vuelve a cobrar la pensión.

CAPÍTULO XXV EL PRIMER VIAJE CON MONA

Conocí a Mona, mi mujer, muy discreta y ordenada como casi todas las mujeres noruegas; Mona quizá más ordenada que la mayoría. Mi madre siempre me decía, que los industriales catalanes, buscaban para casarse a escandinavas por su orden y respeto por la casa.

En Noruega hay un gran matriarcado, donde la mujer en casa, es la cabeza de familia; todo eso es debido a que los maridos tenían que salir a navegar, y otros muchos, emigraban a los Estados Unidos para poder subsistir. La mujer noruega ha pasado mucho tiempo sola, tenían que hacerse cargo de la casa, trabajar o montar negocios, hasta que el marido encontraba trabajo en el extranjero y poder mandar dinero, cosa que no era fácil hace años.

Al finalizar el verano Andreas me comentó, que le gustaría tener el barco en España, concretamente en Villajoyosa, donde él tenía una casa. Estudié la travesía, eran unas 2.200 millas a 12nudos y una media de 140 litros de consumo a la hora, resultaban unas 185 horas y unos 26000lts de combustible, a una media de 75pts por litro de gas-oíl, saldrían unos dos millones de gasto, solamente en combustible.

Le respondí, que sí, pero que saldría a finales de Septiembre, también le dije que me llevaría a Mona como tripulante. Andreas aceptó, preparé el barco para ese largo viaje, trincándolo todo muy bien y llevando suficiente comida para tres semanas; la comida no me importaba demasiado porque teníamos que parar cada 350 o 400 millas para hacer combustible.

Salimos de Grimstad al atardecer del 24 de Septiembre rumbo a Esbjerg en la costa W de la península de Jutlandia, la noche que zarpamos fue muy movida, la mar y el viento venían del SW, de fuerza 4/5 y olas de 1 a 2 mts, me di cuenta que eso era suficiente para que el barco fuera saltando a lo loco.

No podía poner más velocidad debido al consumo excesivo y también porque el barco intentaría saltar de ola a ola y entonces se empezaría a desarmar todo. Le metía los flaps para bajar la proa y parecía que ayudaba un poco, hay que mentalizarse que hay que pasarlo mal y no desesperarse.

Me sentaba en una silla alta tapizada en cuero, muy cómoda y con todos los controles a mano. Pronto se hizo de noche y ya no podía ver por dónde me venía la mar pero si la notaba, y bien. ¿Por qué me golpea la mar con su mano cerrada, por qué me castiga de esa manera?.... si es, y será siempre mi compañera, ¿quizá estuviera celosa de Mona?

Mona me miraba para ver si estaba preocupado o no, le dije que el barco era seguro pero no nada marinero, totalmente plano de quilla y se iba a mover muchísimo.

Mona se acostaba en un sofá que había en el puente, de momento no se mareaba porque estaba echada. Cada media hora tenía que bajar a la máquina para ver si todo estaba bien. Achicaba las sentinas bastante a menudo, metía bastante agua por las bocinas, no podía apretarlas más, de lo contrario los ejes cogieran mucha temperatura.

Cuando estaba en la máquina me agobiaba muchísimo y quería salir de allí cuanto antes pero no me quedaba más remedio que bajar. Al día siguiente sobre el medio día llegamos a Esbjerg, estábamos muy cansados, encontré un sitio para atracar y hacer combustible; hice gas-oíl al mismo precio que lo hacen pesqueros.

El barco no había gastado mucho combustible, hubiéramos llegado hasta Ijmuiden de un tirón pero no quise arriesgar, además, tenía que hacer toda la navegación y terminaba muy cansado. Salimos al día siguiente hacia Ijmuiden, la travesía fue muy buena llegando a media noche.

A la mañana siguiente la policía vino al barco y lo registro de arriba abajo, era un poco sospechoso dos personas solas en ese yate. Volví a comprar gas-oíl barato; Mona no conocía Ámsterdam y por la tarde cogimos un autobús al centro, hasta la plaza Dam.

No había cambiado nada desde la última vez que había estado allí, los mismos negros vendiendo hachís y los mismos coffee-shops; entramos en el "Grasshopper", es curioso ver que tiene tres pisos, uno para comprar, otro para beber cerveza y otro para fumar, no pudimos pasar donde se fumaba porque nosotros no fumábamos, pero lo mismo de siempre, humo y gente tirada riéndose gelatinosamente y muy concentrados en el ritual porrero que les hace interesantes a los ojos de ellos mismos.

El señor Emilio, un jardinero que teníamos en casa, tardaba 10 segundos en liarse un cigarrillo de caldo y no hacía más historia, lo del hachís debe tener un ritual parecido al de las mujeres japonesas y servir el té, que tonterías se pueden llegar hacer cuando no hay nada que hacer.

Comimos en un restaurante turco, con muy poca luz, casi mejor, así no podíamos ver la suciedad que albergaba el local. Volvimos al barco en el último autobús y al día siguiente salimos para Cherburgo.

Pasamos el canal de la Mancha por la noche, no había mucho tráfico, navegaba de boya a boya pasando las boyas a menos de 10 metros, nunca había visto esas boyas tan de cerca; aunque era de noche, la boya la podía ver claramente cada vez que daba su destello, incluso podía leer su número e identidad.

Llegamos a Cherburgo por la mañana, atracamos en la marina para yates, allí pagué el gas-oíl como lo pagan los ricos, a precio de carretera. Al día siguiente salimos para Brest.

Zarpamos a medio día, la mar ya se notaba más alegre y con ganas de asustar, estábamos casi en el Gran Atlántico.

De repente la presión de la reductora del motor de babor empezó a bajar y la luz roja empezó a parpadear, corrí hacia la máquina y paré el motor de babor, empecé a revisar el motor y vi que el chivato del manómetro se había salido y el aceite de la reductora salía por el agujero que había quedado al desenroscarse, traté de enroscarlo otra vez pero había perdido la rosca, empecé a buscar otra rosca que pudiera valer.

El barco se movía muchísimo y en esas circunstancias es difícil encontrar nada; subí al puente y le di la novedad a Mona; estaba puesto el piloto automático.

El barco con un motor sólo, hace que al piloto automático le cuesta mucho mantener el rumbo; subí las revoluciones al motor de estribor para que cogiera más velocidad y el timón hiciera más efecto; bajé otra vez a la máquina y por fin encontré un tornillo con la misma rosca, lo atornille y puse el motor en marcha otra vez; ya no perdía por la toma de presión.

No sabía cuánto aceite habíamos perdido, el manómetro de presión me indicaba que estaba dentro de los límites, supuse que no había perdido mucho aceite.

Embragué el motor y le di avante para comprobar la cantidad de aceite que quedaba en la reductora, el nivel de aceite sólo se puede comprobar cuando la hélice esta embragada, no había perdido casi, le eché un poco más de aceite.

Terminé completamente empapado en sudor, me senté en la silla del puente y empecé a vivir otra vez.

Cuantas cosas se pueden romper en una máquina, todo se puede romper. A partir de entonces cada vez que bajaba a la máquina, hablaba con ella, le demostraba mi respeto y mi cariño, la animaba y le decía que era la más guapa del mundo, acariciaba su junta de culatas y con un trapo limpio le daba brillo.

No, no estaba loco; no me había dado cuenta hasta entonces de lo importante que es la máquina para un barco de motor, el que oiga esto puede pensar -vaya listo-; naturalmente, siempre he sabido lo importante que era, pero en este caso era vital y además, era yo el que la tenía que arreglar.

Llegamos a Brest por la mañana. El canal de entrada es larguísimo, se pierde mucho tiempo para llegar y claro lo mismo para salir.

La altura marea es de cinco a seis metros incluso más. Atracamos en la marina de yates, pero no pudimos hacer combustible, la toma estaba en un pantalán donde en ese momento no había agua, se podía ver el fango del fondo, teníamos que esperar seis horas para poder hacer combustible; el Mediterráneo es menos complicado en cuestión de mareas.

La gente del norte siempre dice que la marea limpia la costa; la marea se lleva la suciedad y a las doce horas siguientes te la vuelve a traer, lo único que limpia la costa es una corriente con rumbo fijo y constante, que traiga suciedad más limpia que la que tu mandas.

Hicimos combustible y salimos hacia La Coruña. El parte del tiempo para las próximas 48 horas era muy bueno, con un anticiclón encima del golfo de Vizcaya, así empezamos el viaje; zarpamos de madrugada, el Atlántico

estaba totalmente en calma, no había ni la más leve brisa, mar de fondo del SW de 1 a 2 mts.

A la salida del canal de Brest y dejando al norte Point de Pen-Hir, unos delfines se pegaron a la roda del barco y no nos abandonaron hasta la llegada a La Coruña.

A La Coruña llegamos por la tarde del siguiente día; atracamos a un muelle interior, donde atracan las lanchas de aduanas y algún barco requisado por mi querido Ministerio de Hacienda.

Al momento de atracar, apareció el celador, hubiera preferido un recibimiento a base de banda y orquesta, entonando el famoso pasodoble de "Alfara de Algimia", nos tuvimos que consolar con el jefe de los celadores, que al parecer, y por sus gritos, le debía fallar un poco el oído; me preguntó qué cuanto tiempo pensaba quedarme allí, le dije que un par de días, hasta que hiciera combustible y agua. Me dijo que el agua era cosa del señor aguador, que era otro celador que llevaba el contador para poder pagar por la cantidad de agua gastada, me cobró dos días por adelantado y me mandó al aguador, que vino con el contador para cobrarme el agua, por ser un bien escaso, sobre todo en La Coruña.

**** * ****

Que felices son los funcionarios, preocupaciones profesionales, ninguna; lucha personal por superarse a si mismos, ninguna; riesgo por perdida del trabajo, ninguno; hernias producidas por esfuerzos en el desempeño de su función funcionarial, ninguna; riesgo de trabajar más de 8 horas diarias, ninguno; vacaciones 30 días al año, más los moscosos, Sábados, Domingos y fiestas de guardar. Sueldo generalmente de miseria, pero lo que es más

importante: el prestigio que da el decir que se trabaja en la Administración, aunque sea de bedel.
En la película "Torrente", la señora pescadera le dice a Torrente, -Mi marido también era hombre de Ley, trabajaba en el Ministerio de bedel-.
Sólo los funcionarios son hombres y mujeres de Ley, todos los demás permanecemos en duda de honestidad hasta que se nos acaba la vida y no hemos cometido ninguna infracción, entonces se dice -Era un buen hombre, o mujer, nunca engaño a nadie y no se le conoce ninguna mala acción, que nosotros sepamos-. Hasta después de muertos permanecen las dudas de si fuimos hombres o mujeres de bien. Cervantes, en uno de los pasajes del Quijote, haciendo referencia a su escudero Sancho, le llamaba -hombre de bien- y al mismo tiempo se hacía la pregunta, de, si ese título se puede dar al que es pobre.

* * *

La Coruña es muy acogedora, y teniendo dinero para gastar mucho más. Fuimos a una de las cafeterías de los Cantones donde había un señor tocando un piano electrónico y una señora entrada en años, y con mucho colorete en la cara, cantando canciones clásicas de amores perdidos e imposibles de recuperar, sobre todo a la vista de lo poco que se perdió.
Mona no había estado en un sitio así, y le llamaba mucho la atención, todas aquellas señoras mayores, sentadas en las mesas esperando que se les arrimara cualquier hombre para darlas conversación y si llegara el caso, pagar el café, que eso sí anima.

Pasamos por la zona de vinos, estaba casi vacía, pregunté el porqué de su falta de consumidores, me dijeron que la juventud se había cambiado a la zona del Orzan.

No me da pena por los dueños de esos locales vacíos, años atrás estuvieron llenos y nunca me dieron un vino gratis, pese a todo lo que consumí.

Al día siguiente hicimos gas-oíl por medio de un camión cisterna y zarpamos para Lisboa. Íbamos pegados a la costa para no pasar por la zona de separación de Finisterre, además no éramos un barco mercante, seguro que nuestro eco en el radar era como el de un pesquero de bajura; pasamos y nadie nos llamó.

Llegamos a Lisboa con la mar de popa, cada vez se levantaba más. Como me gusta Lisboa y que bien situada está, es uno de los puertos más occidentales de Europa; la entrada al gran estuario del río Tajo, da paso a una ciudad con bordes naturales que se expande a lo largo del río.

Atracamos en un muelle interior muy cerca del centro de la ciudad, había que pasar un puente que sólo lo abrían 10 minutos a cada hora. Encontramos una toma de agua rota, que manaba agua constantemente; puse la manguera en el charco profundo por donde salía el agua y por gravedad la llevé hasta el depósito del barco. No apareció ningún celador a quién pagar por el atraque.

Me dediqué a buscar un sitio para hacer combustible y lo único que encontré fue una marina pequeña con una bomba de combustible que por un lado daba a los coches y por otro a los barcos allí atracados.

Al día siguiente cambié el barco al atraque donde se encontraba la bomba de combustible; pagué el gas-oil igual de caro que en Francia y además me pasé más de 2 horas haciendo combustible. Hice 8000lts con una bomba para coches, no daba más de 1000 cada 15 minutos; se ponía a cero cada

vez que llegaba a mil litros; el encargado del servicio me hacía pagarle cada vez que ponía mil litros, al final le pagué ocho veces y me dio ocho recibos.

Al día siguiente salimos para Ceuta. Al doblar San Vicente empezó un levante fuerza 6/7 que hacía casi imposible la navegación con ese barco. No pudimos pasar el estrecho y recalamos en Cádiz.

Atraqué el barco en una marina que pertenece a Junta de Obras del Puerto, situada a la entrada del puerto principal. Había perdido el escape de estribor; el cintón lateral que va de proa a popa estaba colgando a cada uno de los costados, el mal tiempo y mi terquedad por llegar a Ceuta hizo que se rompieran muchas cosas.

Los días siguientes los pasé buscando un taller que pudiera hacer algún arreglo para poder terminar el viaje; encontré un taller chapuza que me dio servicio para poder llegar a Villajoyosa.

Salimos para Ceuta y todavía quedaban restos de mar gruesa en el Estrecho, pero al llegar al sur de Isla Tarifa la mar se calmó y también el viento. Arribamos a Ceuta y atracamos en el Náutico; hice las gestiones para poder comprar gas-oíl barato, al día siguiente zarpamos hacia Villajoyosa para terminar el viaje. Fueron 24 días de viaje, al final te acostumbras y da pena llegar.

CAPÍTULO XXVI MIS HIJOS Y LA FIESTA DE LA LUNA

Mona volvió a Noruega, yo me fui a Madrid, a una entrevista de trabajo para una compañía de cruceros que se había puesto en contacto conmigo a través de mi amigo Armando de la Dirección General de la Marina Mercante. Tenía la entrevista por la mañana.

Entré en la oficina, y como soy un seguidor del señor Cafrune, y además educado, permiso dije al entrar, pero nadie contestó, y cuál fue mi sorpresa, que allí no me esperaba nadie; le expliqué a la secretaria que tenía una cita con el supuesto jefe de personal, ella, me miró con la astucia de la secretaria que conoce su trabajo y distingue bien al que lo tiene todo perdido antes de hablar; hizo una llamada, y alguien contestó diciendo, que no había quedado conmigo, pero que esperara, a ver qué pasaba, que cuando pudiera me atendería, si podía.

Esperé unos veinte minutos, y me fui, a mí no me importa ir por ir, pero si me tengo ir, me voy; esa empresa pertenecía a Trasmediterránea, no me extrañó que no me atendieran, tampoco me enfadé sólo desaparecí por la puerta sin decir nada, no debía interesarles mucho porque no volví a saber nada de ellos.

Llamé a Andreas Ugland y le propuse encargarme de su barco ese invierno y subírselo la primavera siguiente, le pareció bien y seguí trabajando para él durante dos años, hasta que me llamó María desde Formentera, a ver si me interesaba hacer el verano en la "Joven Dolores".

Le dije que sí, pero que tenía que embarcar con mis dos hijos mayores, Tom y Nacho. Tom tenía 12 años y Nacho 11, aceptó mis condiciones y me fui para Formentera.

La "Joven Dolores" era uno de los barcos más antiguos de la línea Ibiza-Formentera; un barco de madera muy clásico y con buenos motores, no daba más de 11nudos, pero suficiente para hacer la línea en 55minutos de punta a punta; tenía un radar muy antiguo que funcionaba a 24voltios y poco más. No tenía piloto automático, y el timón costaba muchísimo moverlo; era muy marinero, si llevaba la mar de proa, de costado daba muchos balances y se hacía muy pesada la navegación.

Mis hijos y yo, vivíamos en el sollado de popa, que tenía 8 literas, nos duchábamos con una manguera en la máquina, y utilizábamos el retrete del pasaje; me costó mucho enseñarles a no sentarse en la taza y hacerlo todo a pulso, pero al final se hicieron unos expertos, estoy seguro que les ha venido muy bien para su formación, a nivel personal y cotidiano.

El primer viaje lo teníamos a las 8 de la mañana de Ibiza a Formentera; Tom y Nacho seguían durmiendo en el sollado, no sé cómo podían dormir con el ruido infernal de las máquinas, pegadas a sus literas.

Algunos días se levantaban para desayunar conmigo, lo hacíamos en algún bar del puerto de Ibiza; también se levantaban, para ver a Don Esteban.

Don Esteban, era el nombre de un barco bastante lujoso, atracado en el muelle público de yates del puerto.

Todas las mañanas, en la popa del Don Esteban, un marinero uniformado y una camarera con cofia, le servían el desayuno, a un señor de medidas desproporcionadas, era fácil suponer, que su nombre era Esteban.

Tom, Nacho y yo nos sentábamos en un noray, a mirarle; le mirábamos mientras el desayunaba copiosamente; mis hijos se reían de ese señor tan

gordo, y yo, trataba de explicarles, que ser como Don Esteban no es ninguna meta en la vida; Don Esteban se ponía nervioso cuando nos veía, pero seguía desayunando.

Tom me preguntó, si había el mismo cielo para todos, o si los ricos como Don Esteban, tenían una sala especial, no quería dejar sin cielo al bueno de Don Esteban, le contesté, que no, que todos estaríamos juntos en el mismo cielo, también le dije, que con esos desayunos, seguramente Don Esteban iría más pronto que nosotros, aunque eso, generalmente, nunca se sabe hasta el final.

Tom y Nacho se encargaban del bar del barco; Roberto, el contramaestre, era el que más consumía, pero como el bar era de la tripulación, nunca pagaba.

Roberto les enseñaba la parte comercial del negocio, poner poca cantidad de bebida en las copas y mucho hielo; les daban muchas propinas, al final del verano se fueron con una buena paga.

Roberto se encargaba de la venta de billetes, paquetería y carga, llevando la administración muy honradamente, pero nunca apuntaba nada.

Cuando salíamos a comer, Roberto pagaba nuestra comida; parábamos a medio día de 1.30 a 6.00; íbamos a la playa con la comida, aunque a Tom y a Nacho les gustaba más comer de menú en una tasca del puerto, donde se daban cita la mayoría de los obreros de la zona, yo prefería la playa, menos ruido y más limpio.

Mi amigo Juan, estaba de capitán en un yate de una marquesa rica, creo que era la dueña de una compañía de seguros; una de las hijas de la marquesa, estaba casada con un descendiente de Cristóbal Colon, cosa que le daba más prestigio, a la marquesa, a Juan eso le daba igual.

El yate de la marquesa, fondeaba cerca de la playa donde solíamos bañarnos, y a donde nos acercábamos nadando; cuando en el mar se dice cerca, podían ser unos 400 metros, que a Tom y Nacho se les hacían eternos. Cuando llegábamos, no les dejaba tocar el yate para descansar, y nos íbamos a la proa, donde estaba la cadena del ancla, y allí agarrados, descansábamos; yo no quería que Juan sufriera el enfado de la marquesa por estar nosotros allí.

Juan, iba con el uniforme reglamentario, se le notaba un poco tenso, la marquesa no le quitaba ojo y no le gustaba que hubiera nadie merodeando por su yate. Descansábamos un poco y volvíamos a tierra.

Que libertad sentía con mis hijos, cuando pensaba que no tenía a nadie que me pudiera mandar ni vigilar, era libre, la libertad, es el mejor estado del hombre, el saberse libre te proporciona una felicidad interna y una sonrisa externa, que lo notan bien los demás, que no lo son. Yo era libre y mis hijos también.

En el último viaje, cuando atracábamos en Ibiza, justo en el muelle de los barcos que van a Formentera, Roberto baldeaba el barco, y mis hijos y yo hacíamos la fiesta del agua, mojándonos con la manguera y mojando a todos los que pasaban, luego nos bañábamos en el puerto tirándonos desde el barco, los celadores no nos decían nada porque me conocían.

Llamábamos a Fernando, el práctico del puerto, para pedirle atraque, y siempre nos daba el mejor, el que estuviera más cerca de la parte vieja de la ciudad.

Cerrábamos el barco y salíamos a buscar a Juan, para que nos invitara a tomar unos helados y nos contara las rarezas de la marquesa. Mis hijos disfrutaban oyendo a Juan contar historias de barcos, y sobre todo de la marquesa, de ella era de la que más se reían.

Paseábamos por las terrazas abarrotadas de turistas y busca vidas, todos juntos, pero muy fácil de distinguir.

Ibiza es una coctelera llena de gente extraña, que bien batida huele mejor que sabe. Es, como una película donde los edificios y calles son auténticas, pero sus personajes son todos de atrezo; ninguno está contento con su aspecto natural y se disfrazan aprisa y corriendo para no perderse los primeros planos de los ojos de los no disfrazados.

Nunca nos sentábamos en las terrazas, los bancos de la calle nos servían para comer y disfrutar de grandes helados; Nacho se quedaba dormido, y yo le ponía en mis brazos, así volvíamos al barco.

Era feliz con mis hijos, vivíamos entre la mar y la calle. Dormíamos en un sollado lleno de cucarachas, nos duchábamos en la máquina del barco con una manguera, comíamos por los bares, pero no teníamos nada que envidiar a D. Esteban, incluso a la hora de desayunar.

Una noche que estábamos durmiendo en el sollado del barco, se encendió la luz y vi al mecánico del barco que se acercaba a mi diciendo, -No te preocupes Tomás, que ya sé de dónde viene el agua-, el barco se estaba hundiendo, ya casi tenía más de medio metro de agua en el sollado, todo flotaba alrededor, las cucarachas huían despavoridas.

El mecánico me dijo, que se había dejado abierto un grifo de fondo y el agua entraba por otro grifo de refrigeración de la máquina que también estaba abierto; cerró uno de los grifos, puso la bomba de achique en marcha y empezamos a achicar el agua con la bomba y también a cubos, serían sobre las dos de la mañana.

Le dije al mecánico, que también podíamos achicar con el motor principal, pero me dijo que no sabía hacerlo.

Terminamos de achicar a las siete de la mañana, 5 horas achicando a cubos, y con la bomba de achique. Cuando se despertaron Tom y Nacho me preguntaron, por qué había estado fregando el suelo del camarote por la noche, me eché a reír y les dije que casi nos hundimos.

Le recomendé al mecánico, que se enterara de cómo se achica con el motor principal, cosa que es muy sencilla, es solo cerrar el grifo de fondo y abrir la aspiración de las sentinas, que está en la misma tubería de aspiración, separadas las dos válvulas por menos de 40 centímetros.

El mecánico era un chavalín, de 21 años, recién salido de la Náutico Pesquera, con muy pocos conocimientos y nada de práctica, en realidad, lo que se estaba pagando era el título; el que sabía algo de la máquina, era un mecánico de Formentera, que estaba de vacaciones.

Desde entonces, no le quitaba el ojo a la máquina, aparte de no fiarme del mecánico; no le dije nada a María, para que no le echara; cambio mucho mi actitud hacia el mecánico, que casi nos ahoga.

La Joven Dolores era el barco que vendía los billetes más baratos de la línea Ibiza-Formentera, los pasajeros eran muy variopintos y hacían bastante juego con el barco.

El conde Ascanio, un excéntrico italiano, multimillonario que vivía en Formentera, en una plaza de garaje, perteneciente a una torre de apartamentos en la Savina-Sabina; la comunidad de vecinos se oponía a que durmiera en el garaje, pero él seguía durmiendo en una tumbona dentro de una de las plazas que tenía en ese garaje, en otras dos que poseía, una estaba ocupada por un porsche carrera antiguo y la otra por un Rolls -Royce corniche, también antiguo.

Al final, la comunidad no le decía nada por dormir allí; otra vez se empezaron a quejar, cuando empezó a prepararse la cena en el garaje con

una pequeña cocina de butano, la comunidad de vecinos del garaje le había declarado persona no grata en el garaje, pero él tenía 5 plazas de las doce que había.
Al conde le cobrábamos billete de residente jubilado, casi teníamos que darle dinero por viajar con nosotros.
También embarcaba con nosotros una danesa que vendía bikinis en las playas de Formentera, los bikinis se habían hecho muy populares entre las italianas que venían a Formentera; para las italianas ya no era sólo el ir a Formentera en verano, sino también comprarle un bikini a la danesa.
Vista por detrás, tendría unos 20 años, por delante más de 50; la cara la tenía muy arrugada, seguramente debido Sol que la castigaba diariamente; era vegetariana y los bañadores estaban hechos con materiales ecológicos.
Me enseñó una foto de cuando tenía 20 años, realmente había sido una belleza, lástima de no haberla conocido cuando se hizo la foto.
Roberto le vendía billete de residente, nos daba vergüenza venderle billetes de jubilado, no le hubiera sentado bien, pese a que se hubiera ahorrado un pico, pero las mujeres son muy coquetas aunque les cueste dinero.
También venían dos familias de gitanos que vendían fruta en la playa; la mitad de las veces los municipales confiscaban la fruta y los multaban, cuando les quitaban la fruta no se les cobraba billete de vuelta.
De vez en cuando, allí no pagaba nadie, aunque cobrábamos barato.
Los drogadictos de Formentera, a la ida a Ibiza no querían venir con nosotros, tardábamos mucho y se ponían muy nerviosos, a la vuelta no les importaba, pero como les cerrábamos los servicios, tampoco querían volver con nosotros.
Una mañana, se acercó al barco una señora inglesa muy arreglada y con muchos colorines en su ropa, me preguntó: -Excuse me, could you tell , if

this is the fast boat to Formentera?- le respondí, -Have you seen anything fast in this boat?-, la señora me dio la razón y se marchó a los rápidos.

Al rato volvió con su marido y me compraron dos billetes, ella me dijo -With this price, we are not in a hurry-. La Joven Dolores costaba la mitad que los rápidos.

No teníamos los atraques asegurados, así que andábamos saltando de un sitio para otro.

En Julio y en Agosto hacíamos un viaje especial, por la noche, y en Luna llena. Lo organizaba un grupo de música que se llamaba "Los Formentera Guitars"; un grupo de antiguos músicos, que se reunían y tocaba de vez en cuando.

El jefe del grupo era escocés, un coronel del ejército Británico que tocaba la batería, el resto eran ingleses y algunos que no se acordaban de donde eran, pero que sólo hablaban inglés.

El barco se llenaba, los tickets se vendían con un mes de antelación, ese viaje era muy popular. Salíamos a las 22.30 rumbo al Els Vedra. Al llegar al Vedranel nos metíamos en una pequeña bahía rodeada de altísimos muros de piedra.

A proa del barco se ponía la orquesta. Con focos de colores se alumbraba las altas paredes del Vedranel y la música hacía un eco especial en sus acantilados. No me podía despistar mucho, porque dejaba la proa a unos escasos metros de las paredes verticales de piedra, la misma ola que nos metía en la bahía luego me sacaba con la resaca. Nunca había visto una cosa igual.

Tom y Nacho se forraban vendiendo bebidas y recogiendo propinas. Ese día el bar era para ellos dos, no llegaban a la barra y tenían que subirse en una caja vacía de coca colas para poder servir.

El cincuenta por ciento de los pasajeros estaban fumados y otro cincuenta por ciento estaban bebidos; durante la travesía nunca hubo ningún problema con los pasajeros, solo venían a disfrutar y lo hacían en grande.
Nacho me decía, -Papa, el barco no se mueve y están todos mareados, no son buenos marinos, ¿verdad? No, no eran buenos marinos pero sabían disfrutar del mar y combinar sus grandezas con algunas pobrezas humanas que les hacían evadirse por un rato de los problemas y olvidar su simple vida para volver a retomarla al día siguiente con menos ganas.
Llegábamos a puerto a las 4 de la mañana, los pasajeros desembarcaban y nosotros tratábamos de descansar después de 21 horas de trabajo continuado.
Normalmente, en el último viaje de Formentera a Ibiza, empezaban a llegar los pesqueros que faenaban de lunes a jueves por aguas de Ibiza y Formentera; la mayoría de los pesqueros tenían base en Villajoyosa.
Conocía a un mecánico de uno de los barcos, él generalmente, nos invitaba a tomar algo de comer a las 5 de la tarde.
A Tom y a Nacho les encantaba ir a comer a ese pesquero porque el cocinero hacía comida casera y unas patatas fritas muy buenas, a mí me daba un poco de vergüenza, porque los niños se tiraban a la comida como si no les diera de comer; verdaderamente comíamos de aquella manera.
Una noche que pasamos en Formentera, invitamos a cenar a nuestro amigo el mecánico, cenar no ceno mucho, a pesar de sus más de 150 kilos de peso, pero beber, se bebió todo lo que le echamos.
Tom no podía creer lo que estaba viendo, -Papá todavía sigue bebiendo, se va a morir-, el mecánico le oyó, y contestándole, le dijo -no hi ha collons, ni suficient beguda en aquesta merda d'illa per matar-me a mí, xaval-.

Y era verdad, ni bebida y por supuesto huevos, para acabar con mi amigo el mecánico de Villajoyosa, que, si no me equivoco, y por el acento, creo que era de El Campello.

Durante la travesía, Tom y Nacho, pasaban el tiempo jugando al parchís encima de la tapa del único radar que teníamos en el puente.

El radar estaba tapado con una caja de madera pintada de azul claro; Tom y Nacho, ponían la tapa en el suelo como si fuera una mesa y el tablero encima, con los balances el parchís salía disparado con todas sus fichas, se enfadaban mucho pero seguían jugando y discutiendo, como dos vietnamitas apostando a la ruleta rusa.

CAPÍTULO XXVII ESE EXTRAÑO SEÑOR

El verano se estaba acabando y el dinero también, mandé a los niños a Alicante y me quedé solo esperando a terminar el contrato. Llegó Septiembre y todo se iba apagando poco a poco.

El 15 de Septiembre me fui a Alicante donde estaba Mona y Adrián. Embarqué rumbo a Valencia, para luego coger un autobús que me llevaría a Alicante.

Una vez a bordo y durante la travesía, compartí camarote con un hombre, que cuando llegué, estaba sentado en una de las literas.

Llevaba una americana gris clara con camisa blanca, unos pantalones de Mahón azul, amarrados con una cuerda que le servía de cinturón; a los zapatos que llevaba, se les notaba un buen uso, con los laterales un poco rajados, pero fuertes todavía.

Tenía la mirada triste y baja; le saludé cuando entré en el camarote, él se levantó rápidamente y me dijo, -Me he sentado aquí para poder descansar.-, me pareció bien, y le dije que se volviera a sentar, que yo usaría la otra litera.

Le pregunté, de dónde venía, y me contestó con tristeza.-Vengo de la almendra, pero no hay casi faena, voy a Albacete para la vendimia, a ver si hay más suerte, ¿y tú.....?- le respondí, que también estaba buscando faena, que la que tenía también se me había acabado, por fin de temporada; él, muy tristemente me aseveró, -Nosotros los temporeros, a los que nos arrastra la vida, ya se sabe, o nos meneamos un poco o nos quedamos sin

faena-, añadiendo, que no tenía coche, y que nunca le había faltado quien le llevara.

Sacó un poco de sobrasada que le había dado un payes en Ibiza, también unas cuantas almendras que llevaba en un capazo junto a unas tijeras de jardinero y unos guantes de trabajo.

Me dijo, que si quería, podía ir con él a Albacete, que para la vendimia cogen mejor a dos que a uno sólo, y además, que él no entendía de dinero, no le contesté; le pregunté si tenía familia, me dijo que tenía dos hijos pequeños en un pueblo de Murcia viviendo con una hermana suya, ella los cuidaba mientras él se iba a recolectar al campo.

Me miró profundamente, y casi llorando, me dijo: -Mi mujer está en una casa de salud, ha perdido la cabeza y casi me mata a los dos chiquillos- También comentó, que por las mañanas al levantarse para ir a la faena, el cuerpo ya le crujía, y que le pedía a Dios no le dejara baldado, "no fuera ser ella......".

La tristeza de ese hombre y su soledad me sobrecogían de tal manera, que me emocionaba al oírle hablar.

En mi vida me había encontrado con mucha gente, pero nunca, con un hombre tan profundamente triste; pese a su tristeza, había algo en él que aliviaba mi nostalgia y me daba fuerzas para empezar otra vez, sabe Dios qué.

Le invité a tomar algo en el bar de abordo; me advirtió, que sólo bebía agua, y a ser posible fresca; de ese modo se lo traslade al camarero, y el camarero, sin ningún modo, me respondió: -¿Fresca.....?, viene de la cámara, yo no sé si está fresca o no- El camarero, me bajó a la tierra otra vez.

La paz que me daba mi compañero de camarote, se rompía con la vulgaridad de lo real, lo que hay verdaderamente y nunca se acaba.

Mientras esperaba por el agua, mi compañero de camarote estaba de pie en medio de la gente; los pasajeros pasaban a su lado de forma acelerada, muy deprisa, muchos de ellos casi le traspasaban a su paso, pero eso supongo sería mi imaginación y el efecto del Sol que entraba por los portillos del salón iluminando todo el bar y haciendo resplandecer el "aura" de ese extraño señor.

Al estar a su lado, el tiempo se paraba y los ruidos desaparecían, nunca había sentido una sensación como aquella.

Seguí hablando con él, hasta que, de repente, me di cuenta que ya estábamos atracando en Valencia; me apresuré a pedirle la dirección; fui al camarote para buscar una libreta para apuntar, al llegar vi que el capazo y sus cosas no estaban, volví para avisarle, pero ya no se encontraba en el bar del salón. Lo busqué por todo el barco, había desaparecido.

Con el paso del tiempo, todavía me pregunto, si alguna vez existió ese señor, o todo fue un buen sueño que tuve, o simplemente la necesidad de estar con alguien como él.

Cuando estoy solo me acuerdo de él, me hace mucha compañía y no me importa sino existió.

CAPÍTULO XXVIII   EL PRIMER VIAJE A ÁFRICA

Al llegar a Alicante, le dije a Mona, que no había dinero, tenía que buscar algo, y buscarlo ya.

Nos fuimos a Madrid y llamé a Ángel Prado, un armador español desconocido para casi todo el mundo; él no estaba, estaba su segundo en la oficina, y me dijo, que para mediados de Octubre necesitarían un capitán para uno de sus barcos.

No me quedaba más remedio que embarcar sin saber cómo eran los barcos ni la tripulación; a Thomas, el segundo de la oficina, era muy difícil sacarle algo, a todo me decía que no había problemas pero al mismo tiempo se reía y me decía: -No te preocupes lo tenemos todo controlado- Entonces, me empecé a preocupar, pero no me quedaba más remedio que embarcar, y rápido.

Mona se subió a Noruega, mientras que yo estaba pendiente del visado y del permiso de trabajo nigeriano.

A los pocos días avisaron de la oficina, comunicando, que el visado, el permiso de trabajo, y el billete de avión para volar a Lagos, estaban listos. Fui a la "naviera" para recoger todos los papeles, y el pasaporte con el visado; traté otra vez de saber algo más antes de marchar, pero no conseguí nada.

Thomas dijo, que Ángel, el "armador", estaba en Lagos, y que él, lo explicaría todo mejor desde allí.

No tenía maleta, busqué en la casa de mi padre, y encontré una maleta vieja negra que se abría un poco por los lados, no tenía dinero para comprar otra. Metí en la maleta cuatro cosas, y le pasé unas cintas alrededor para que no se abriera, y por lo menos poder llegar hasta Lagos.

Volé con British Air-Ways hasta Lagos-Murtala Muhammed air-port. Al llegar a Heathrow y cambiar de terminal, me dirigí a la puerta de embarque para Lagos, y empezó el cambio, sobre todo, en esa sala de espera donde nos concentraron a todos los pasajeros antes de embarcar.

El color, el olor y el calor, eran diferentes, había una mezcla de perfumes fuertes y olores agrios; los pasajeros, casi todos negros, que se dirigían a su lugar de origen, vestían con ropas caras, zapatos muy largos y puntiagudos.

Iban bien arreglados, sobre todo las mujeres, con esas pelucas enormes, que a veces, las llevan como si fueran sombreros de quita y pon; los niños correteaban cansados y las madres les llamaban amenazantes, para que no se alejaran demasiado o para que no le dieran la vara a un extranjero como yo.

Todos estaban cansados, muchos de ellos venían de Estados Unidos. Me distraía mirando el panorama, y así no pensar en lo que me esperaba al llegar a Lagos.

Subí al avión, y cuando cerraron las puertas, fue la primera vez que noté, que ya no había nada que hacer, que me iba a Nigeria a uno de los países más peligrosos del mundo donde dicen que la vida no vale nada.

Malaria, cólera, tifus, disentería, fiebre amarilla, sida son las principales causas de mortalidad; tenía que ir, estaba a bajo cero de dinero.

Aterrizamos dando un gran vote sobre una pista bastante abombada, por donde el avión avanzaba dando pequeños saltos hasta llegar a la terminal. Tardamos mucho tiempo en desembarcar; un calor húmedo y pegajoso,

llenaba toda la terminal, no había aire acondicionado, o estaba apagado, que me da lo mismo.

Llegué al control de pasaportes donde se hicieron varias colas, una para nacionales, y otras dos para extranjeros.

A los blancos que esperaban en la cola, los veía más blancos, incluso yo me veía más blanco que nunca. La cola avanzaba muy poco a poco.

Había muchos agentes para facilitarte el rellenar los datos de la hoja de inmigración que había que entregar al oficial de la policía; cada agente llevaba su credencial y estaban a la caza y captura de cualquier incauto para sacarle algún dinero después del servicio; se acercaban y te pedían el pasaporte; a los pasajeros que lo entregaban, les ponían los primeros en la cola, pero si el policía de inmigración no conocía al agente, les volvían a poner los últimos otra vez.

Los policías te trataban sin hablarte, solo con señas; entregabas el pasaporte, te miraban, te lo sellaban, y te lo devolvían, entonces pasabas directamente a la cinta de las maletas.

Tres aviones por la misma cinta, era casi imposible acercarse para ver las maletas; la primera fila la ocupaban los maleteros con sus carros, la segunda fila, señoras gordísimas que te desplazaban con sus enormes traseros, la tercera más nigerianos intentando ver algo y la cuarta los expatriados como yo.

Las maletas de los nigerianos son enormes, casi como baúles de color negro, y medidas desproporcionadas para ser una maleta, pueden llegar a pesar de 40 a 50 kilos cada una; viajan con muchas cajas de cartón, atadas con cuerdas, y encintadas para que no se abran.

Sin aire acondicionado, el calor húmedo mezclado con el cansancio, te hacía estar empapado en sudor, produciéndome un estado de agotamiento nervioso con ganas de explotar, y sobre todo de volverme a casa.
Pasadas casi dos horas pude llegar hasta la cinta y ver mi maleta dando vueltas y vueltas. Cuando la recogí, había tres maleteros intentando dar servicio, no les di opción y salí disparado hasta la puerta de salida con la maleta casi abierta y muy aplastada.
A la salida te piden el ticket de facturación para saber si sales con tu propio equipaje o con algo más. Casi tres horas después de haber aterrizado llegaba a la puerta de salida.
Una gran multitud te llama, te quieren ayudar con la maleta para llevarte a su taxi; si les miras te dicen -"Su go?"- que es la abreviatura de -Should I go?-, tienes que luchar mucho para evitar a esos busca vidas, y yo estaba casi rendido.
Miré alrededor y vi a un señor con una hoja de papel en la cual se podía leer el nombre del barco, al que iba a embarcar. El "Toro", así era como llamaba el barco, un nombre muy español para un armador español, con el tiempo me di cuenta que el primer nombre del barco era "Itororo", lo único que hizo el armador fue borrar la "i" del principio y el "ro" del final.
El armador nunca tuvo la intención de llamarle "Toro" a su barco, el único objetivo de nombrarle de esa manera, era tener un nombre barato, que en vez de pintar hubiera que borrar o pintar de negro sobre lo pintado; hasta el nombre del barco le había salido barato al armador.
Fue curioso, el hombre que llevaba el cartel se acercó a mí como si ya me conociera. Cogió la maleta y dijo, -How far, cap?-, le conteste que -fine..??-, con muchísimas dudas; inmediatamente me dijo, -How is family?-. Si quieres ser educado en Nigeria tienes que preguntar por la familia aunque

no conozcas de nada a quién se lo preguntas; hay muchos que no tienen familia, y cuando les preguntas, te contestan, que todos muy bien.

La apariencia es muy importante en Nigeria, la apariencia al estilo West-África, que no tiene nada que ver con la europea.

Nos dirigimos al aparcamiento para montarnos en el coche; durante el trayecto, la gente allí parada, me preguntaban si necesitaba transporte; mi conductor y guía, los espantaba haciendo gestos bruscos con los brazos, siempre caminando delante, abriendo paso y mirando continuamente para comprobar si le seguía.

Nos montamos en un Peugeot 504, antiguo, sin aire acondicionado, empezaba a darme cuenta que esa iba a ser la tónica general.

Salimos del aparcamiento envueltos en una obscuridad total, las luces de los otros coches te cegaban a su paso, los faros de muchos de ellos, no apuntaban a la carretera, sino directamente a los ojos del conductor contrario.

Las líneas de la calzada, no estaban pintadas, es muy difícil saber, si vas por la derecha, por el centro o por la izquierda. El conductor tocaba la bocina constantemente, incluso cuando parecía que no había otros coches a la vista.

Era un auténtico caos de circulación; camiones enormes sobrecargados a muy poca velocidad, y coches extremadamente rápidos pitando con el fin de apartar a los camiones a un lado; con el tiempo me di cuenta que el fin primordial de tocar la bocina, es molestar a los demás y calmar el stress del conductor.

Le pregunté al conductor, qué cuanto tiempo quedaba para llegar, contestó -No guajala, traffic is coco, 20 minutes- Antes de salir del aparcamiento le había preguntado, qué cuanto tiempo nos llevaría llegar, y me dijo que 20

minutos, habían pasado más de 20 minutos y todavía quedaban 20, el tiempo no había pasado, extraña manera de medir el tiempo.

Pasamos muchos puentes, cuyos pilares están descansando sobre islas artificiales, creadas para soportar el peso de los diferentes tramos. Lagos, como su propio nombre indica, está formado por multitud de lagos, visto de otra manera está formado por multitud de isla unidas por puentes.

Lagos es un maravilloso puerto natural, de muy buen abrigo y buen calado en su entrada, llegando hasta los 9 metros en su interior, en la zona llamada Apapa, zona reservada principalmente para la descarga de productos refinados, contenedores y hasta una terminal de cemento, todo bien resguardado por una isla llamada Snake Island donde se encuentra un pequeño astillero naval donde se construyen piezas para las plataformas petrolíferas e incluso SPM (single point mooring) de patente monegasca.

Por fin llegamos a la oficina y guest-house de la Cia, Tip Tree, bonito nombre para el que aspira a llegar al cielo por medio del trabajo, no me refiero a un cielo santificador que es lo que aspiran los seguidores del Opus Dei por el trabajo diario y la vida diaria, me refiero a un cielo como límite de las aspiraciones humanas entorno a una vanidad personal de ser el mejor en todo lo terrenal.

El conductor pitó tres veces, y las puertas de entrada se abrieron automáticamente por medio de un guardián que hacía reverencias a cualquiera que pasara en coche por allí.

Estaba muy oscuro pero pude ver sus dientes blancos que contrastaba mucho con el resto de cuerpo, que no lo pude ver.

Llegué hasta la casa, allí en la puerta estaba esperándome Ángel Prado; me preguntaba muchas cosas a la vez, pero no me daba el tiempo necesario para contestarle apropiadamente; a Ángel le gustaba preguntar, pero le

aburrían las respuestas, normalmente él ya tenía la respuesta que debía de ser, y no otra.

Tomé la determinación, antes de contestar a sus preguntas, tratar de elegir la respuesta que más le fuera a gustar, para lo cual, le miraba a la cara y adivinaba por sus gestos, si era la correcta o no, si no lo era, rectificaba rápidamente antes de terminar de hablar; Ángel te dejaba rectificar, y no lo tomaba en cuenta, si lo hacías rápido.

Dentro de la casa, en el salón, y sentado en un sofá, se encontraba a Joaquín, un chico de San Sebastián; Ángel lo tenía allí para enseñarle el negocio, y sobre todo, poder tener alguna compañía en los momentos de soledad, de los que sufría el artista.

La casa estaba decorada de manera colonial, con algo de arte africano, que Ángel sabía muy bien dónde comprar o espoliar, si hacía falta.

Las conversaciones con Ángel eran una especie de monologo por parte de él mismo, era muy difícil poder decir algo, te hacía preguntas y respuestas al mismo tiempo, no le interesaba para nada lo que pudieras decir; pero sí le alababas al hablar, si le decías algo como, que bonita es tu casa, que bien hablas inglés, que bien cocinas, que bueno eres etc., entonces te escuchaba, o por lo menos te dejaba terminar; le noté con bastante falta de cariño, o con odio a todo lo que no fuera él y su entorno creado por él.

Joaquín era como la voz de su amo, se reía cuando se tenía que reír, la mayoría de las veces estaba callado, sólo daba su opinión cuando había oído la opinión de Ángel, así era muy difícil llevarle la contraria.

Pasé dos o tres días en Lagos, hasta que una mañana me dijeron que me iba a Warri, a embarcar. Me montaron en el mismo Peugeot que me había traído del aeropuerto.

De Lagos a Warri, son unos 400 kilómetros. Salir de Lagos nos llevó más de una hora; caravanas de coches todos parados, vendedores de todo vendiendo entre los coches, especialmente agua en bolsas de plástico y refrescos que estaban fríos, no sé cómo conseguían que se mantuvieran así de fríos fuera de las neveras; vendían llaveros, mapas del mundo, mapas de las provincias nigerianas, bolsas con plantel frito, todo tipo de chucherías, estampas de Jesús y la Virgen María, raíces de palo para limpiarte los dientes, pastillas de jabón, zapatillas de dedo, raquetas matamoscas, perfumes desodorantes, tijeras pequeñas para la manicura, sartenes para cocinar, paraguas para la temporada de lluvias, pastillas contra la malaria y el dolor de cabeza, y un largo etcétera, que entretenía sólo con mirar.
Una mujer podría llevar sobre su cabeza, una columna de hasta un metro de altura por medio metro de ancho, con diferentes artículos para vender, siempre con ese estilo majestuoso, que sólo la mujer negra mantiene al andar.
También se podían ver, carpinteros trabajando la madera y haciendo diferentes muebles en plena calle; eran muy habilidosos, igual trabajaban haciendo un cabecero para una cama, como ensamblaban un ataúd con madera de iroko y asideras de bronce.
El calor sofocante y los pitidos de los coches, hacían difícil concentrarse y aislarse, sobre todo cuando tienes que llevar la ventanilla abierta por no tener aire acondicionado.
Por fin llegamos a la carretera que va a Warri, es una carretera de doble carril, pero uno de los carriles siempre está ocupado por camiones rotos o grandes socavones.
Para indicar que hay un camión o un coche averiado en la calzada, el conductor empieza a poner ramas y matorrales a unos 100 metros del

vehículo averiado, pero luego nunca las recogen y se queda toda la carretera llena de brozas y ramas secas.

En la mediana que separa una carretera de otra hay gente tullida pidiendo limosna; no sé qué espera esa pobre gente de conductores que pasan a más de 100km por hora, y en el caso dudoso, que alguien les quisiera dar una limosna, era prácticamente imposible parar, y mucho menos bajarse del coche; el conductor me advirtió, que la mayoría de ellos era leprosos.

Atravesamos muchos pueblos con sus diferentes mercadillos y gente vagando sin mucho que hacer.

Se veían algunas mujeres aseándose en un cubo con agua y muchos hombres orinando en cualquier sitio.

En Nigeria se orina en cualquier parte; de repente, estás con alguien y te dice: -I am going to help myself-, se ponen a orinar sin ningún problema en cualquier sitio, por supuesto nadie se lava las manos.

Llegamos a Warri sobre las siete de la tarde, ya había anochecido. Le dije al conductor que me llevara a un buen hotel, que tontería mi petición, me llevó a un hotel, que para él, era buenísimo, a mí me parecía la pensión "La Provinciana", en La Coruña, en los años setenta.

No cerraba ninguna ventana y el aire acondicionado hacía más ruido que la turbina de un avión, la cama durísima, el baño todo lleno de óxido y la luz de la habitación muy pobre, pero ya me estaba acostumbrando a esa escasa luz de bombillas de 20 vatios.

Bajé a ver si me daban algo de cenar. Cuando llegué al comedor, la camarera estaba apoyada con la cabeza en una de las mesas, durmiendo o por lo menos descansando, créo que me vio venir y entonces se incorporó un poco; le dije que quería cenar o tomar algo, ella me dijo: -Manager coming now-.

Me senté en una de las mesas del comedor con una televisión al fondo, que estaba trasmitiendo un programa religioso; el predicador se desgañitaba gritando delante de un público rendido ante él, diciendo aleluya, aleluya, chillando y cantando.

Al poco tiempo vino el manager, me preguntó lo qué quería cenar, me dio una carta plastificada y pegajosa; mientras yo estaba leyendo el menú, el manager seguía allí, mirándome; elegí lo primero que vi y una hora más tarde empecé a comer.

A la mañana siguiente el conductor vino a buscarme y pagó la factura del hotel, como para ellos yo soy un "oyibo", el total de la factura era como la de un hotel de cinco estrellas en el centro de Madrid.

CAPÍTULO XXIX DE COMÓ EMBARQUÉ Y VARÉ

Fuimos hacia el puerto; serían sobre las seis de la mañana y todo empezaba a funcionar, bueno, mejor que funcionar todo empezaba a estropearse poco a poco.

El conductor habló con unos chavales que tenían un bote, y llegaron a un acuerdo para llevarme a Beneth Island, donde se encontraba fondeado el barco.

Lo primero de todo, el patrón, o lo que fuera, hizo combustible de un bidón enorme que llevaba a bordo; parte de la gasolina no llegaba al tanque, caía en el plan de la embarcación, donde se mezclaba con el barro y la grasa allí depositados, por generaciones; esa masa líquida se desplazaba de un lado para otro, yo estaba tranquilo porque mi maleta estaba a salvo del oleaje interno de la embarcación.

El bote no era bueno, aunque el motor era muy potente y nos permitía desplazarnos rápidamente a lo largo del río.

Llegamos a Beneth Island; Beneth es una zona bastante ancha y con bastante calado donde los barcos fondean en espera de carga; hay varios barcos medio hundidos y desguazados a lo largo de las orillas que le dan una imagen siniestra al fondeadero.

La zona, aparentemente es tranquila, muchos de los barcos allí fondeados pueden llevar meses en espera de carga o en espera de hacer cualquier negocio sucio con la Refinería, pero de eso me enteré más tarde.

El calor empezaba a ser insoportable debido a la temperatura del agua y a la humedad reinante.

En el centro del canal estaba el barco al que iba a embarcar, "el Toro", un barco de casi treinta años; sólo con verlo, la angustia me subía amenazándome constantemente con su dolor, porque la angustia duele.
Tenía que ser valiente, nadie podía notarme lo mal que me sentía, debía subir al barco y mostrarme fuerte en todo momento, dejar a un lado mi debilidad y mis pocas ganas de embarcar, en ese candray; si la tripulación me veía dudar estaba perdido; la primera vez que embarqué, como paje, nadie me esperaba y nadie se fijó en mi, esta vez era diferente, toda la tripulación me estaba esperando, me iban a observar atentamente, hasta conseguir un perfecto retrato de mi persona.
Tuve que subir por la escala de práctico, la maleta la subieron con una sisca, iba rozando por el casco y terminó abriéndose en cubierta.
El casco por fuera no estaba mal del todo, pero la cubierta, desastrosa; toda levantada y oxidada, estaba hecha un desastre. Un sudor frío me subió por el cuerpo cuando entré en la habilitación; el suelo de linóleum estaba levantado, y lo que todavía quedaba pegado, estaba medio roto, haciendo que el cemento quedara visible en más de un 50%.
Un marinero, vestido con una camiseta llena de grasa y rajada, pantalones cortados a la altura de la rodilla y zapatos de seguridad sin calcetines, me había subido la maleta, que también estaba rajada, parecía su maleta más que la mía.
La sonrisa de los negros es espectacular, es sincera y a la vez vergonzosa de lo que te pueden hacer si te dejas, así me miraba y se reía el marinero que llevaba mi maleta.
Me llevó hasta el conference room; una vez dentro, había una mesa de madera larga y brillante, donde al fondo de la misma se encontraba el capitán, un cubano asustadizo al que yo iba a relevar.

El jefe de máquinas, un polaco de edad avanzada, muy parecido a Lenin un borrachín que nunca bajaba a la máquina, y que le gustaba tener siempre alguna negrita en su camarote; era mal pagador por lo que siempre tenía problemas al día siguiente cuando quería echarlas fuera de su camarote.
El primero de máquinas, cubano y muy manitas para todo, siempre se le ocurría algo para solucionar los problemas por falta de repuestos.
El electricista, cubano, buen profesional deseando dejar Cuba por culpa del régimen. Los oficiales de puente eran nigerianos y no comían con el capitán.
El capitán estaba asustado, al principio no supe por qué, pero poco a poco me fui enterando; su salario oficial eran 600 dólares, 300 para él y los otros 300 para el estado cubano; el armador le daba 3000 dólares en mano los cuales iba ahorrando.
Él había embarcado de 1er. Oficial, porque el armador no quería cubanos para el puesto de capitán, pero el antiguo capitán, había hecho algunos negocios sucios a sus espaldas, el primer oficial cubano le denuncio, echaron al antiguo capitán, y pusieron de capitán al cubano, porque no había otro en ese momento, así llegó a capitán.
Al parecer, el cubano, se había enamorado de una negrita de la zona y le había dado 20000 dólares, que tenía ahorrados, para que montara un bar en "Money Villaje", una pequeña aldea pegada a la refinería de Warri; él no se fiaba de lo que la negrita iba hacer con el dinero, y al verme a mí, tenía miedo, que el armador no le volviera a llamar, y no poder volver a embarcar en ese barco, con lo cual, tendría que separarse definitivamente de su negrita, y de los 20000 dólares que le había dado.

El capitán cubano se presentó; lo primero que me dijo fue que estaba muy cansado y quería irse a casa; él decía que se quería ir, pero por otro lado no quería marcharse.
A los pocos días de estar con él, me di cuenta que estaba desquiciado de los nervios, siempre se estaba moviendo de un lado para otro del salón.
El barco llevaba 4 semanas fondeado en ese balneario de Beneth Island, al principio no entendía su actitud, pero poco a poco y con la ayuda del electricista, que también vivía en la Habana, no tardó mucho en explicarme lo de su amiga nigeriana.
Ella desde que se enteró que el cubano se desembarcaba, empezó a tontear con otros capitanes, a él no le hacía ni caso, y de los 20000 dólares decía que no se acordaba; ahora sí entendía, porque sudaba tanto el cubano, aparte de por el calor.
El cubano cargó el barco y se marchó. Allí me quedé yo, bajando el río sin saber por dónde había calado suficiente, fiándome del piloto, un chavalín muy serio, pero un chavalín.
El tercer oficial parecía que si se conocía el río y de vez en cuando, como me notaba preocupado me decía -No guajala master, everything coco- Me consolaba pensado, que ya quedaba poco para llegar a la barra.
En la boya 19, boya que no existe, el piloto desembarcó por problemas de guerra en la zona, problemas que no sabía, hasta que se lo oí decir primer oficial.
La zona de la barra es un paso muy difícil para la navegación; el canal se estrecha extremadamente, dejando un escaso paso, para calados de hasta 6,4 metros; el ancho de paso se reduce a unos 50 metros sin señalizar, teniéndote que arrimar lo más posible a la zona de North Point. Allí llegamos con la pleamar, aunque ese día no era muy alta.

Antes de llegar al punto más estrecho observé, que otro barco se acercaba desde fuera de la barra y a rumbo contrario; le dije al primer oficial que le avisara por radio y le pidiera moderar su máquina; le llamó repetidas veces y no nos contestó; mandé moderar, pero si moderaba más perdería el gobierno; me fui pegando lo máximo posible al centro del pequeño canal, pero no me quedó más remedio que caer un poco a estribor para evitar la colisión; al caer a estribor, el barco quedó varado a la altura de la boya No 12, que no existe.

!Que cara de tonto se te queda cuando varas!, sólo el que ha varado alguna vez, lo sabe.

En esa zona del río, normalmente, el fondo es arena y fango; desde que varas hasta que realmente te das cuenta que estás varado pasan unos segundos preciosos que te hacen varar más.

Estaba varado, y bien varado; me movía de un alerón a otro sin saber qué hacer; el barco estaba cargado y en aguas iguales, no había casi nada que achicar.

El segundo oficial me avisó de un barco que venía por nuestra popa y se acercaba a rumbo de colisión, seguramente no se había percatado de nuestra varada; le dije que izara rápidamente las señales para avisar que estábamos varados, ¿pero dónde estaban las tres bolas negras...?

Al primero le dije que empezara a dar avisos por el canal 16 a todos los barcos de la zona de nuestra situación, me dijo que daría nuestra situación pero no podía decir que estábamos varados, si alguien del poblado, que estaba por nuestro costado, se enterara que estábamos varados, vendría a desvalijar el barco.

Nos fuimos todos hacia a la popa del barco, y con sábanas y toallas, hacíamos señales para que se percataran de nuestra situación, quedaba

unos 50 metros escasos y el barco empezó a caer a estribor pero ya era demasiado tarde, su proa colisiono con la esquina de cubierta de la aleta de estribor, hundiendo hacia dentro la aleta, destrozando dos rolines de maniobra y abombando un poco la cubierta de popa.

El barco que nos colisionó, seguía avante rozando su amura por toda nuestra banda de estribor hasta que también quedó varado y atracado perfectamente a nuestra banda de estribor.

No podía creer, todo lo malo que te puede pasar en un momento.

Subí al puente y desde el alerón pude verle la cara al otro capitán; me miró, haciendo un gesto como para pedirme perdón por lo que había pasado; su tripulación le gritaba y le amenazaba, le decían que diera atrás para sacar el barco de allí.

Empezó a darle atrás al barco, y como tenía menos calado que nosotros, fue saliendo poco a poco, a la vez que iba rozando su aleta de babor con nuestro costado de estribor.

Él pudo salir, pero nosotros allí estábamos varados y con un golpe en la popa.

Yo intentaba salir de la varada dando atrás, pero el barco no se movía, ya casi no quedaba aire para volver a arrancar.

Comprobé que la siguiente pleamar, sería un metro más alta que en la que nos encontrábamos, pero la siguiente pleamar sería a media noche, y no se podría tomar ninguna referencia para poder salir de allí, no lo pude hacer de día, de noche iba a ser más complicado.

Estaba solo en el puente, ¿dónde estaba la tripulación? En el barco no se oía ruido alguno; necesitaba al contramaestre para que sondara a proa y popa, para saber si íbamos a poder salir con la siguiente pleamar.

Bajé a la cámara, y allí estaban los cubanos, parte de ellos parecían contentos por la varada, pensaban que desde allí se iban a ir a casa y dejar el barco abandonado, pero lo que no sabían, es que de allí sólo se salía con el barco, y si no lo sacábamos de la varada, allí nos quedaríamos muchísimo tiempo y nadie vendría a ayudarnos, los únicos que vendrían serían los piratas locales a quitarnos todo y desvalijar lo poco que le quedaba al barco.

El jefe de Máquinas, "el polaco", estaba contentísimo, nunca me dio la máquina que le pedí para sacar el barco de allí, me di cuenta que no podía contar con él, sólo el primero de máquinas, cubano, podía hacer algo para ayudarme a sacar el barco de la varada, el resto de la tripulación estaba en el comedor. Llamé al contramaestre para que sondara.

El primer oficial, que era de una tribu diferente a de la de los poblados de alrededor, me vino suplicando, casi de rodillas, para que alquilara los servicios de la policía local, de ese modo no nos atacarían por la noche, esa misma policía, es decir, que les pagara antes de que nos atacaran.

Me metió el miedo en el cuerpo, acepté a que se pusiera en contacto con los guardaespaldas, o lo que fuera.

El primer oficial empezó a llamar por el VHF a no sé quién; hablaba en su lengua local y no podía enterarme de nada, pero creo que alguna comisión se iba a llevar de todo esto.

El primero era un negro muy parecido a los que salían en las películas mudas de Jaimito; se desesperaba con las situaciones grotescas que nos íbamos encontrando, convirtiéndole, en más grotesco todavía; él nunca pensaba en como solucionarlas, sólo ponía cara de sorpresa, momento en el cual, se le agrandaban los ojos y se golpeaba en las caderas con la palma de sus manos, dando media vuelta y después otra media, para volver a su lugar original.

Terminadas las negociaciones con las "autoridades de la aldea", el primer oficial, me comunicó, que vendría un piloto experto y tres guardias profesionales; la broma salía por mil dólares, acepté que vinieran, el agente en Warri les pagaría.

Una hora más tarde vino una lancha con el patrón y cuatro personas, tres de ellos vestidos con traje de camuflaje y armados, y el otro, el piloto; un chaval de unos veinte años.

Subieron al puente y lo primero que me preguntaron fue por los mil dólares; les dije que el agente les pagaría en Warri, entonces me pidieron nairas para poderse pagar el viaje hasta Warri; les di unas cuantas niaras para que se calmaran y dejaran de pedir dinero.

No me gustaban nada los tres guardias, parecían los dueños del barco, y que nos estaban perdonando la vida, lo de que nos estaban perdonando la vida, era lo único cierto de esos militantes prepotentes.

Aquí me hubiera gustado ver a esos grupos en defensa de los derechos humanos, para que se manifestaran en contra de esos tres chulos con metralletas, hubiera durado poco la manifestación.

El contramaestre, un buen ganiano, iba de proa a popa, tirando la sonda para saber el agua que teníamos debajo y saber cuánto estábamos varados; le pregunté si teníamos el pique de proa vació, me dijo que tenía agua pero que no se podía achicar, porque la bomba estaba quemada y no había repuestos; hice mis cálculos; si pudiéramos achicar el agua de lastre, que todavía teníamos a bordo, el barco sacaría la proa por lo menos 40cm, también me di cuenta de que el barco había salido con más calado de lo permitido para pasar la barra.

No había mirado los calados a la salida, ni tampoco había calculado la densidad del agua en el muelle de Warri, ciertamente, no había hecho el

cálculo de carga, me lo había dado el capitán saliente, y por lo que había podido comprobar, siempre hacia el mismo, y siempre contaba con todos los tanques de lastre vacíos.

Había bastante agua abordo, que si la pudiéramos achicar toda, lograríamos subir el barco por lo menos 30 cm, en aguas iguales.

Llamé a la máquina, les pregunté si tenían una bomba de achique transportable, tenían una que la usaban en las sentinas; mandé al contramaestre y a otro más, a proa, con la bomba y que empezaran achicar; el pique de popa también tenía agua, abrimos la válvula y se achicó por gravedad.

Al final de las operaciones logré subir el barco unos 30cm, que serían suficientes para salir de la varada, contando, que la próxima pleamar sería un metro más alta que en la que habíamos varado. Calculé que sobre las 10,30 de la noche empezaríamos a flotar.

Se lo comuniqué al piloto para que estuviera listo sobre esa hora, también le dije al primero de máquinas que no me engañara con las revoluciones, si le pedía toda, me diera toda y más, me dijo que no me preocupase, que él estaría en el sable; al jefe le dije que estuviera en el puente durante la maniobra para que se encargara del telégrafo.

Ahora no podía lamentarme por no haber mirado los calados a la salida y haberme fiado de lo que me había pasado el capitán que se iba de vacaciones; no me pasó el mando, hasta cinco minutos antes de bajar por la plancha, cuando todo estaba listo para desatracar; desembarcó, subimos la plancha y largamos cabos, pese a todo debería haber mirado los calado.

A las 21.30 noté que el barco empezaba a flotar, fue curioso, que sólo lo notase yo, parecía, que era el único que quería salir de allí, bueno el contramaestre también, los demás estaban sumidos en una apatía perezosa,

y además, cansados de todo. No había ningún tipo de colaboración por parte de la tripulación, excepto el contramaestre.

Los cubanos, porque yo no era cubano, los nigerianos porque yo no era negro y el jefe de máquinas, porque quería salir del barco corriendo, allí no me ayudaba nadie.

Cuando todo estuvo listo, dimos máquina atrás para poder salir de la varada y tratar de entrar en el canal. La oscuridad de la noche y la calima, no ayudaban nada a la hora de ver las dos torres que marcan la salida del canal; la torre Sur va unida a un espigón, o mejor dicho a un rosario de piedras, que con la marea alta, la mayoría de ellas, quedan sumergidas, y el radar casi no las da, de todas maneras, hay que navegar a no más de 3 cables del espigón, y no menos de 2, al final, no te queda más de 50 metros de anchura del canal.

La única ventaja, que no sabía, pero que fui aprendiendo, fue pegar la amura de babor, al talud de fango que se había formado a través de los años, el barco lo iba rozando, y como era tan perpendicular al fondo, se hacía difícil volver a quedarse varado, pero claro, eso lo supe después, y de noche.

El piloto me dijo, que ya estábamos otra vez en el canal; paré atrás y empecé a ir avante, cayendo un poco a babor , el barco tardaba muchísimo en caer, y varamos otra vez, volvimos atrás y repetimos la maniobra una y otra vez; una de las veces el barco empezó a caer a babor, y entró solo en el canal, una vez en el canal, lo dejamos ir con media máquina, hasta que estuvimos entre puntas, que fue cuando vimos las puntas, dos torre-tas de hierros retorcidos y oxidados, que todavía conservaban un poco de pintura verde y roja.

Y como lo cantara el Maestro D. Manuel Caracol, “Ni el que inventó los tormentos.....ni el Padre Santo de Roma....están pasando las duquelas que está pasando mi cuerpo..”

CAPÍTULO XXX DE CÓMO SE TOREA EN NIGERIA

Salimos a mar abierto, dando rumbo oeste, hasta MEFA OilField. Ya estaba más tranquilo, a la tripulación, se la oía hablar después de un largo silencio; ahora, el siguiente paso era desembarcar a los mercenarios que llevábamos a bordo, querían desembarcar en Forcados, y la lancha no vendría hasta las primeras luces del día.

Como allí, todas las tribus estaban en guerra, era muy difícil decidir, quién eran los buenos, y quién los malos, opté por pensar, que los malos, eran los que atacaban, y los buenos los que se defendía y además los mataban, no iba muy descaminado.

Hay razas más agresivas que otras en West África, nunca me he preocupado si unos son de una etnia u otra, sólo les miro a la cara, y entonces veo, si son agresivos arrogantes, o pacíficos temerosos; siempre hay algún pedante que te dice si es de una tribu u otra, si el negro es bueno te dice que viene de una tribu buena, si es malo ya se sabe, de una tribu mala.

Di rumbo al sur de Meji Oilfield; paré la máquina cuando estuvimos a cinco millas de la entrada a Forcados, me tumbé un poco en el sofá de la derrota, estaba muy cansado, y teníamos que esperar hasta el amanecer; la lancha no se acercaría, hasta que hubiera algo de luz.

Me desperté con el ruido del telégrafo, el primero oficial había dado poca avante para acercarnos a la bocana, le dije que no tocara más la máquina sin mi permiso, nos estaba metiendo otra vez en una zona, donde no había

calado, y podíamos volver a varar, me dijo que teníamos que acercarnos más, porque si no la lancha no vendría hasta allí.

Él, no entendía porque no podíamos acercarnos más, le explicaba que era debido al calado, me respondía diciendo que había estado allí otras veces, y nunca había tenido problemas, seguramente había estado más veces, pero con barcos de menor porte, y menos calado; hasta 4 metros se podía, pero nuestro calado era bastante más de 4 metros.

Con el maretón que había, y ese calado, era muy peligroso estar allí; di atrás y volvimos a la posición de seguridad anterior.

Había bastante calima que se iba levantando a medida que el sol se iba haciendo más potente.

Los tres guardias subieron al puente, y me dijeron, que diera avante para entrar en el canal, por supuesto les dije que no, -No way, I'm not going there, is not safety and not enought water-.

Cada vez se estaban poniendo más agresivos, y me enseñaban sus armas, en ese momento, el tercer oficial vio una lancha saliendo de la calima, les avisó, y se quedaron más tranquilos.

Antes de desembarcar, me pidieron más dinero y comida, dinero no les pude dar, y comida, se llevaron una caja de pollos congelados, y 10 kilos de arroz.

También me pidieron pintura, les dije, que si tuviera pintura, el barco no estaría como está; pero da igual, ellos se creen que tú tienes de todo; esos militantes habían estado a bordo durante casi 20 horas, yendo de arriba para abajo, mirando por todos los rincones, viendo y notando, que casi no teníamos comida, y mucho menos pintura, pues al final, van y te piden pintura y comida, cuando les dices que no tienes, te echan una sonrisa de complacencia y luego te dicen, -No guajala, captain, we know that-.

Piden por pedir, porque si no, no serían nigerianos; me veían preocupado, yendo de un sitio para otro, pero no hay piedad, -Captain, give me, give me....-

Desembarcaron y di atrás para empezar la ciaboga; la lancha se metió en la calima, había un silencio total, oímos unos disparos, no sé si llegarían vivos a tierra, o si se hundieron con los pollos y las nairas que les di.

Puse rumbo a Abijan, donde se suponía que iba la carga. El fletador no hacía más que mandarme telex, preguntando, donde estaba, y como estaba su carga.

Me senté enfrente del GMDS, y empecé a mandar e-mails, explicando lo que había pasado. Al único, que había avisado de la varada, fue al armador, y no parecía muy preocupado, también le había mandado un report de la colisión, pero no me contestó, lo cual se lo agradecí.

Allí estaba sólo, y nadie me podía ayudar, me di cuenta que la tripulación no valíamos nada, y lo que era peor, al armador no le importaba el barco, no tenía la mayoría de las acciones, no había un dueño claro; a la vista de eso, debía trabajar por libre, y hacer durante el tiempo que allí estuviera, de capitán y de armador, lo que en castellano se llama, ser el amo; empecé a comportarme como tal, pero como un amo, benevolente.

El barco estaba fletado por una filial de Trafigura, unos comisionistas sin escrúpulos, que especulan con los productos del petróleo, compran productos de poca calidad y stocks, que no lo quieren las compañías serias.

Los primeros tlex que el chárter me había mandado, preguntando por el estado de la carga, llevaban un estilo arrogante y autoritario, los últimos, eran de súplica, le contesté a los últimos con complacencia, y como si no

hubiera pasado nada, remarcándole, que su preciosa carga de Fuel-oíl, se encontraba en perfecto estado, y sin ninguna merma.

Le di el eta a Abijan, y me contestó muy cortes, -Thanks a lot captain for your kindness and quickly respont-. Había tardado más de 24 horas en responder; yo estaba allí con su carga y él no, la carga sería suya pero la tenía yo y le podía hacer perder mucho dinero.

En West África te sientes auténticamente capitán, haces y deshaces sin que nadie te lleve la contraria y casi siempre lo que haces a todo el mundo le parece bien, ya no tenía miedo.

El electricista me dijo una vez,-Capitán, yo vivo en Cuba, y en la cárcel y con miedo no se puede estar-; era verdad, en ese barco y con miedo no se podía vivir.

Perdí el miedo a todo, aunque nunca perdí el respeto a todos los que me rodeaban. Llegamos a Abijan, fondeamos a tres millas al southwest del espigón de entrada. Había muchos cayucos de pescadores que ofrecían pescado y bebidas.

El jefe de máquinas me preguntó si podía cambiar algo de aceite usado y gas-oil, por comida y cervezas. Le advertí que fuera lo más discreto posible, me contesto, -Trust me captain- y me puse a temblar.

Una hora más tarde subí al puente, los oficiales estaban en el alerón de estribor riéndose y mirando hacia popa, salí para ver lo que pasaba y pude contar más de veinte cayucos gritando hacia el barco.

En cubierta estaba el jefe y toda su gente de la máquina bajando barriles de aceite y subiendo ligadas de comida y cerveza. Al jefe le había dicho que fuera discreto, pero estaba montando un escándalo terrible, que cada vez iba a más, si nos pillaban las autoridades podían acusarnos de contrabando de gas-oíl.

Vi salir a una patrullera de la bocana del puerto, me fui al jefe directo, para que cesaran todas las operaciones de intercambios. Pararon rápidamente de bajar barriles y desmontaron el puntalillo que tenían para arriarlos.

Desde los cayucos se creían que ya no iba haber más negocios, y cada vez gritaban más; la patrullera pasó muy cerca de donde se estaban produciendo los intercambios, pararon un poco y siguieron avante hasta que desaparecieron entre los otros barcos allí fondeados; a bordo, se siguió negociando y bajando bidones hasta medio día.

Durante la comida el jefe de máquinas estaba esplendido, muy orgulloso de toda la cerveza que había conseguido; le pregunté qué cuanto gas-oil le había dado a los negros, me dijo que unos 1600 litros, también le pregunté qué cuantos barriles de aceite vacíos tenia a bordo, me dijo que ya no le quedaba ninguno, había unos 20 barriles, le seguí preguntando si los había dado todos llenos de gas-oíl me dijo que sí.

Les había dado más de 3000 litros de gas-oil por 20 cajas de cerveza, algunos pollos y algo de fruta, que clase de negocio había hecho, empecé a darme cuenta de lo corto que era el jefe y lo poco que le importaba el barco a toda la tripulación.

CAPÍTULO XXXI EL SUFRIMIENTO CON LAS AUTORIDADES

Al tercer día de estar fondeados, nos avisaron de Port Control para atracar por la mañana, y que me dirigiera a la bocana para esperar al piloto. Así lo hice, y nos pasamos más de seis horas esperando al piloto en la entrada de la barra.

Embarcó el piloto a media tarde; atracamos en la terminal de productos líquidos que se encuentra en el canal de entrada. El piloto era muy perdona vidas como todos los negros con algún poder en West África.

Subieron las autoridades y allí empezó mi calvario. Ya conocían el barco y venían preparados para llevarse lo poco que nos quedaba.

Los de aduanas no querían nairas, que era la única moneda que llevaba a bordo, tenía algunos dólares y trataba de conservarlos. Sabían perfectamente donde estaba el lugar de reunión.

Empezaron a subir de uno en uno, con una marcha cansina y mayestática que parecían estaban levitando, al mejor estilo de un President de Junta Central de Moros y Cristianos en su discurso de "Mig Any Festero"; hablaban unos con otros, les tenía preparado todo tipo de refrescos encima de la mesa, comida no teníamos, no había ni para la tripulación.

Cuando todos estuvieron sentados, me empezaron a pedir papeles todos a la vez; los oficiales habían desaparecido, como de costumbre; llamé al segundo oficial Callistus para que no se moviese de mi lado en ningún momento.

La fotocopiadora no funcionaba y teníamos que hacer fotocopias con el teléfono fax, que naturalmente no tenía línea por falta de pago.

De repente, aparecieron tres con mono azul, decían ser inspectores del Memorándum de París; el supuesto jefe fue muy claro, me dijo que había inspeccionado el barco y que estaba hecho una basura; no sé cómo le había dado tiempo, si acabábamos de atracar y poner la plancha, pero era cierto, había estado en la máquina y el jefe de máquinas les había dicho que no funcionaba nada abordo.

Llamé al jefe, claro, lo negó todo delante mía, bueno de todas maneras esos inspectores venían a llevárselo crudo.

Me dijo que la multa sería parar el barco, y después llevarlo a dique para hacer las reparaciones pertinentes, le contesté que eso de reparar, habría que verlo, que no había nada que reparar, que todo funcionaba correctamente.

Uno de ellos, que parecía el jefe, mirándome muy seriamente, me dijo: -Captain do you want me to start cheking or you want to be easy and collaboration-

Quería colaborar y no quería ninguna inspección, tenía caducado el certificado de navegabilidad y él lo sabía. Le contesté, - Ok chief, go ahead with your suggestions-.

Me dijo, que de 6000 dólares no bajaba. Empecé a regatear con el objetivo de no dejar el barco con el arresto. Le llevé a la caja del barco, la abrí y vio que estaba casi vacía, no habría más de una 50.000 nairas mal contadas y por supuesto ni un dólar.

Le dije que tenía 200 dólares, y que podría conseguir otros 200 de la tripulación, se echó a reír y me dijo,-Thats all you have? come on cap.-, muy tristemente le contesté -I swear God, I have nothing more, believe me.-

Me miró de arriba abajo, le extrañaba que un blanco pudiera rogar, igual que lo haría un negro, vio la verdad en mis ojos y me dijo que 600 dólares, acepté, pero sólo pude conseguir 300, además de los 200 que tenía.

El primero de máquinas me prestó los trescientos, los tenía escondidos dentro de la llave de la luz de su camarote, nunca se me hubiera ocurrido que allí se podía esconder dinero.

Cuando fui a pagarle, ya había hecho el papel del MOA por seis meses, y sin ningún fallo. Le di sólo 500 dólares, faltaban 100, le dije que se llevara lo que quisiera en comida, me recordó que en el barco no había comida, al final me dijo,- Ok cap. next trip, I will see you.-

El tiempo pasaba y las autoridades, que por entonces ya estaban cansadas de estar a bordo, se fueron marchando con muy poca cosa, porque allí, ya no quedaba nada.

CAPÍTULO XXXII LAS DESCARGAS Y EL MAL DORMIR

Empezamos la descarga, no dábamos más de 800 CM por hora y desde la terminal nos mandaban parar a cada poco rato.

Al día siguiente fui a tierra para comprar una tarjeta de teléfono y unas sillas de plástico, así la tripulación se podría sentar a la hora de comer; era muy triste verlos comer a popa, utilizando las bitas como mesas y cajas de refrescos como sillas, es triste, muy triste y me hacía pensar en aquellos tripulantes de barcos de bandera española que tenían de todo, pero no dejaban de quejarse, aquí les quería ver yo.

No..., no somos los mejores, ni muchísimo menos, sólo hay que darse una vuelta fuera de España para darnos cuenta, que no somos los mejores, somos bastante mediocres y listillos; nos alentamos nosotros mismos dándonos fuerzas para matar nuestra envidia, que fuera de España no tiene ningún valor, la envidia y el orgullo dos grandes pecados ibéricos hacen triunfar a los mediocres y emigrar a la gente normal.

Volví al barco con dos docenas de sillas de plástico; la tripulación se puso muy contentan cuando vio las sillas.

-!!!Captain coming with chairs-!!! Repetían una y otra vez; se reían y saltaban de alegría, señalaban las sillas con el dedo; para ellos ese pequeño detalle era mucho, se acabó el comer de pie o sentados en las bitas de popa; ya tenían sillas incluso podían hacer las guardias en el portalón sentados.

El contramaestre vino hacia mí y me dijo, -!Oh....! Master, crew very happy because you come with chairs-.

Antes de darles las sillas, les hice unas cuantas recomendaciones, para que no desaparecieran cuando llegáramos a Beneth; una de ellas fue, -Please..., do not pay the whores with chairs-.

Normalmente la tripulación no tenía dinero para pagar a sus amigas y las mandaban de vuelta con comida o cualquier objeto del barco que pudieran llevarse; no tenían ni cubiertos para comer, y los que tenían cubiertos los guardaban en el camarote, normalmente la comida africana se come con la mano y no hacen falta cubiertos, son gente muy práctica.

Así vivían, pero eran felices y sobretodo valoraban el poder trabajar y ganarse un sueldo, tener trabajo les daba un cierto prestigio social y credibilidad a la hora de volver a sus casas.

Se acercaba el momento final de la descarga, y como siempre, procurábamos apopar el barco para poderle sacar el máximo del producto; la striping no funcionaban y había que hacerlo todo con la bomba principal, para lo cual había que ser un manitas y saber estrangular la válvula de cada tanque convenientemente para dejar el mínimo R.O.B.

Con los tanques de proa no había problemas, pero a medida que nos acercábamos a popa, la bomba se negaba a chupar; en el último tanque me solían quedar más de 15 centímetros, que para mí eran imposible de sacar; posiblemente si hubiera tenido un buen bombero a bordo, lo hubiera hecho mejor, pero tenía que hacer de bombero, de primero oficial y de capitán, todo a la vez.

Recuerdo el calor insoportable del cuarto de válvulas en la cubierta principal, allí pasaba horas y horas durante los re-achiques con la bomba principal, mirando el manómetro de presión de la bomba para saber si todavía estaba succionando o no, también solía tapar con un trapo la boca

del tapín del tanque, si veía que el trapo tendía a ir hacia dentro del tanque, sabía que todavía la bomba estaba descargando.

Cebaba la bomba una y otra vez con la carga de otro tanque, pero el problema estaba cuando llegaba al último tanque, y no tenía otro para cebar; alguna vez traté de cebar la bomba con los slops, que estaban casi llenos, pero luego tenía muchos problemas con los surveyors explicando donde había ido el slop que faltaba. Los surveyors de West África tratan en principio de ser honestos, pero si ven que hay dinero o regalos se rinden rápidamente y firman lo que sea.

Al terminar la carga o la descarga, hacíamos el cálculo con el surveyor, entonces llamaba a Callistus, el segundo oficial, para que aprendiera hacerlo, al primero ni le llamaba, no valía la pena, tenía problemas para leer los números de las tablas, y a la hora de sumar o restar nunca lo tenía claro, pero lo que más me encendía de él, era su orgullo al quererme demostrar que si sabía hacerlo; nunca fue capaz de pedirme que le explicara un cálculo de carga.

La primera vez que le vi sentado con el surveyor haciendo el cálculo, me di cuenta que lo único que hacía era copiarlo, y además mal, porque sólo copiaba algunos tanques y otros no, al final sumaba el total de los tanques y nunca le daba el total de la carga. Normalmente se quedaba en el camarote preparando los trabajos para el día siguiente, bueno, eso era lo que me decía, porque los trabajos se los daba yo al contramaestre por la mañana.

Terminamos la descarga, me había dejado abordo unas 60 toneladas por descargar del último tanque, no era importante, porque volvíamos a Warri, a cargar la misma carga "In top".

El barco navegando en lastre no daba más de 11 nudos, y cargados 9,5. En los diarios de navegación antiguos, estaba escrito que con las mismas

revoluciones el barco andaba 14 nudos en lastre, y 12,5 nudos cargados; no lo podía entender, el casco no estaba sucio, lo único extraño era que el barco iba pegando pequeños botes arriba y abajo, como si le latiera el corazón.

Le pregunté al jefe....., al polaco, contestándome, que saltaba así, porque era un barco muy viejo; no me quedé convencido con su explicación, pero con el tiempo supe el porqué de esa rebaja en la velocidad con mismas revoluciones.

La explicación era muy simple, el barco era de hélice de paso variable, pero por problemas de retorno de aceite dentro del sistema de Kamewas, se había dejado el paso, o el pich, fijo, o sea, se había convertido en una hélice convencional; el problema radicaba, en que se había fijado el paso de la hélice con un ángulo menor, y así el empuje del agua también era menor, haciendo bajar la velocidad.

El segundo de máquinas, que le llamaban "Congo" porque había estado en una de las guerras de Liberia, me llevó a la máquina, y me señaló con el dedo, dos flechas en el eje de Kamewas, que debían de coincidir, cuando el barco iba toda avante; una de las flechas, que se encontraba en la parte variable, estaba entre "Half Ahead y Full Ahead", la explicación de porqué dábamos menos velocidad, era obvia.

Traté de explicárselo al jefe de máquinas, dándome por vencido al cabo de tres meses.

Salimos de Advidjan y pusimos rumbo a la barra de entrada de Escravos; la mar, dentro del golfo de Guinea, y a partir del mes de Noviembre, está siempre en calma; mar del sur de unos 2 metros, que nos hacía balancearnos muy suavemente; navegar por los trópicos, especialmente por

el golfo de Guinea, te da una paz y sosiego no comparable con otro tipo de navegaciones.

A menudo nos cruzábamos con pequeños cayucos de pescadores, de unos 10 a 15 metros de eslora, tripulados por al menos 10 personas. Los cayucos estaban pintados de colores muy vivos y siempre con frases escritas nombrando a Jesús como salvador y protector.

Muchos de ellos se encontraban a más de 100 millas de la costa, usaban una pequeña vela que les empujaba el cayuco a favor del viento, no sé lo que harían para volver ni cuánto tiempo tardarían, pero allí estaban echando las redes.

Algunos nos llamaban pidiendo agua dulce y algo de comida, pero nunca nos apiadábamos de ellos; pobre gente, cuantas veces me he arrepentido de no haberles pasado algo de agua y comida al cruzarme con de ellos, siempre por dejadez, y por no molestarme he mirado para otro lado.

El egoísmo y la comodidad, te hace olvidar las necesidades de los demás.

CAPÍTULO XXXIII   BENEHT ISLAND Y SUS MUJERES

Llegamos a la barra de Escravos, y esta vez la íbamos a pasar sin problemas; primero porque llevábamos dos metros menos de calado y segundo porque ya sabía por dónde no ir, me quedaba sólo por saber por dónde ir.

Ya sabía que la carta no la podía seguir; le pregunté al tercer oficial, por dónde había más agua a la entrada de la barra; le señalaba en la carta y él me decía que desde la carta no se podía explicar bien, él prefería señalarme "in situ", en donde había más agua. No estaba muy conforme, pero que podía hacer.

A la llegada a la barra la tomé bastante pegado al espigón sur, miraba de vez en cuando al tercero para ver qué cara ponía y parecía que no estaba descontento de por dónde íbamos yendo; tenía que pasar el examen de los oficiales, tenía que pasar yo mismo la barra y sin ayuda de ellos; había que ganarse su respeto, y esa era una de las maneras de hacerlo.

Pegué la amura al talud de la zona sur del canal para ir resbalando sobre ella, el tercero vino hacia mí y me dijo, -Captain we are in ballast, we not need go so close to starboard side-, tenía razón, la proa estaba muy poco metida y podía subirse por encima del talud, rectifiqué metiendo a babor un poco, le volví a mirar, y asintió con la cabeza aprobando la maniobra. Vino hacia mí señalando unos grupos de cañas clavadas en el fondo, me explicó que esas cañas las habían clavado los pescadores y se fijaban en ellas para saber por dónde ir.

Acababa de saber el truco de la entrada, esa era la referencia que la gente del lugar tomaba para entrar y salir sin problemas; siempre y cuando navegáramos pegados a las cañas, sin tocarlas, iríamos dentro de la buena derrota sin riesgo de varadas.

Pasamos la barra sin problemas, navegando en demanda de la boya 19, donde embarcaría el piloto del río, él nos acompañaría hasta el fondeadero de Beneth Island.

Al llegar a la boya 25, la comunidad de Madagho me hizo parar el barco; me pidieron unas cuantas nairas, comida y gas-oíl para el generador de la aldea, así es Nigeria. Un año antes, a un capitán español le atracaron y le quitaron todo, por no querer dar lo que le pedían.

El jefe de la aldea decía que esas aguas por las que pasábamos, eran suyas, y había que pagar por pasar por allí, a mí personalmente no me parecía mal, en los sitios donde te dejaban pagar, sabes que no te van a atracar.

El piloto que embarcó, un chavalín de unos 18 años, ya había estado a bordo el viaje anterior, y parecía se conocía el río bien, hasta Beneth Island; estuve pegado a él durante todo el trayecto y así poder aprender por dónde ir.

El piloto no me hablaba, sólo daba órdenes al timonel, le preguntaba una y otra vez, pero él nunca me contestaba. Fue el tercero, el que me explicó, que tenía que acercarme a las orillas donde estaban los árboles más altos, y navegar cerca de ellas, por allí era por donde el río tenía más calado, era cierto, y además el piloto así lo hacía.

Eso no me lo habían explicado en la escuela de náutica, pero eran tantas cosas las que nunca me explicaron en la escuela, que hubiera hecho dos carreras más con todo lo que he aprendido fuera de ella.

Tres horas más tarde llegamos al fondeadero, le dije al piloto, -Take a rest my friend, I will do anchor-; le pregunté al tercer oficial, cuál era el mejor sitio para fondear, y me contesto, -If I were you, I would do anchor a cable from that small bar in your stabord beam, cap.-

Así lo hice, fondeé a dos cables y medio de la orilla, donde había un bar con una mesa de billar, y un toldo para protegerla del sol, también había unas sillas de plástico alrededor, y selva, mucha selva, palmeras y cocoteros.

Nunca había fondeado en un paraíso como aquel; latitud 05grados 32minutos 36,51segundos North y 005 grados 37minutos 48,77segudos East. , ese es el sitio donde quiero volver, y lo siento mucho por todos aquellos cientos de miles de marinos que nunca han estado allí, muchos de ellos no hubieran dejado de navegar, que lástima por ellos.

Al fondear vino un representante de la comunidad, naturalmente venía a pedir dinero, y a ponernos un guardián que vendría a partir de las seis de la tarde, hasta las 8 de la mañana.

El de la comunidad quería que fueran dos todo el día, pero llegué a un acuerdo dándole más dinero; todo eso había que pagarlo y además poner un guardián para vigilar al guardián.

Cuando se marchó el de la comunidad, empezaron a venir cayucos cargados con cajas de refrescos; las que gobernaban los cayucos eran vendedoras bien conocidas por la tripulación; la jefa se quejaba amargamente, porque le faltaban cascos vacíos de la última vez que el barco estuvo allí.

El jefe de máquinas, ya estaba en cubierta hablado con las chicas y comprando cajas de cerveza. Llamé al contramaestre para que me explicara un poco que es lo que iba a pasar, él me contestó: -Master,.... girls are coming,.... many Master......, too many.....-. Si eso era verdad allí no iba a

trabajar nadie, tenía que pensar algo para poder parar la avalancha que se avecinaba.

Reuní rápidamente a la tripulación en la popa del barco para tratar de darles una clase de moralidad y profesionalidad en el trabajo, esa fue mi intención, pero cuando los vi a todos allí reunidos, mirándome, y que sólo el contramaestre llevaba ropa de trabajo, todos los demás, camisetas rotas, pantalones cortados por la espinilla llenos de manchas, zapatillas de dedo y pies descalzos, algunos calzaban zapatos de seguridad sin calcetines, ninguno llevaba casco de seguridad, los pocos que tenían guantes de trabajo los llevaban llenos de agujeros y completamente empapados en fuel-oíl; me quedé mirándoles un momento, y sólo les pude decir, -Whores....,please, not before 18.00-.

Se empezaron a reír y decir entre dientes,-Oh... Master, Master- Como iba a dar una clase de moralidad y responsabilidad en el trabajo, a aquella gente, dejada de la mano de Dios y del armador.

Dieron las 18.00 horas, y las señoras empezaron a llegar puntualmente, como guiadas por un reloj suizo; empezaron las risas, hasta seis cayucos pude contar acercándose al costado del barco, cada uno podría llevar de seis a siete chicas, al final, embarcaron unas 40 chicas, casi el doble que la tripulación.

El jefe de máquinas, ya estaba en la cubierta escogiendo compañía, esta vez le vi subir acompañado por dos jovencitas; no perdía el tiempo, nunca bajaba a la máquina pero a la hora de negociar era el primero en estar al pié del negocio, aunque tuviera que cansarse mucho.

En un instante cambió el olor del barco; de oler a grasa, gas-oíl y sudor, pasó a oler a perfume y no precisamente del barato; a mí, me olía a camerino de teatro de revista, ese olor lo he tenido grabado durante toda mi

vida; parte de mi infancia y juventud la pasé metido entre los bastidores de un teatro de revista.

Las chicas que subían a bordo iban bien vestidas y muy maqueadas para la ocasión. Los cubanos de abordo, regateaban los precios y ajustaban antes de algún supuesto idilio, no querían líos, se notaba que tenían mucha calle.

Al final de las operaciones de ajuste con las chicas, quedaba un sobrante de unas 20, que no se iban en espera de algo más; al final de la noche solían meterse a dormir en algún camarote donde se las admitiera.

Muchas subían a la cubierta del capitán para probar suerte; solía ver la televisión en el "Conference room", una sala con una mesa enorme, donde comíamos los oficiales y los blancos que hubiera a bordo.

Las chicas venían hasta la puerta, que estaba abierta, y me decían, -How far master...., should go?- les contestaba que allí no se podía estar, de todas maneras nunca pasaban del marco de la puerta; podían estar más de una hora esperando, calladas, casi sin respirar.

Cada vez que subían chicas, me levantaba, iba hacia la puerta y les explicaba que no necesitaba compañía, ellas me daban un pequeño "briefing", de lo que podían hacer, dentro de sus habilidades amorosas.

Es penoso ver a chicas jóvenes venderse de esa manera, pero lo realmente penoso, era ver cómo se marchaban al día siguiente antes de salir el sol, con esas pelucas de lana sintética, totalmente despeinadas, los pantalones medio desabrochados, andando a trompicones por cubierta, los zapatos de tacón en la mano, tratando de arreglarse y pintarse en cubierta, algunas se ríen, otras no levantan la mirada de la cubierta; comprendo bien esa vergüenza y frustración de muchas de ellas, pero eran jóvenes, y allí estarían otra vez antes de ponerse el Sol.

CAPÍTULO XXXIV   LA MEJOR TRIPULACIÓN

Por la mañana, hablé con el contramaestre para realizar un ejercicio de botes. Arriaríamos el bote de estribor y daríamos una vuelta por el río; los alambres estaban bien engrasados y todo parecía en buen orden.

Arriamos el bote sin problemas, probamos a izarlo y parecía que subía bien.

Fui a la caja del barco para sacar algunas nairas, y así poder invitar a la tripulación, cuando arribáramos al bar de Beneth Island.

A bordo quedaron dos tripulantes, los demás embarcamos en el bote; dimos unas cuantas vueltas alrededor del barco, antes de aventurarnos a navegar hasta Beneth Island; aparentemente todo funcionaba bien, hasta funcionaban los tubos de refrigeración exterior del casco, eso quería decir que el bote estaba en buenas condiciones; seguramente el bote valía más que el propio barco.

Pusimos rumbo a un pequeño embarcadero a la orilla del bar. Al llegar desembarcamos con orden, mucho orden, parecíamos los descubridores de aquella pequeña isla.

Me dirigí al bar donde había un hombre sonriendo; le pregunté por la dueña, a la cual no conocía, pero queda bien hacer creer que conoces a los dueños, normalmente te tratan mejor.

Invité a la tripulación, todos bebieron, excepto un engrasador, le dije que tomara lo que quisiera, él sólo me contestaba, -Thank you Master....., Thank you Master...., I am so glad, God bless you.-, pero no pedía nada, le ofrecí

personalmente todo tipo de refrescos, pero él solamente me hacía reverencias y no bebía nada.

El contramaestre me explicó que el engrasador estaba muy contento de estar allí con nosotros, y de haber pensado en él, para salir en el bote, que no necesitaba nada más.

Ese engrasador estaba enrolado a bordo desde hacía más de un año, y durante todo ese tiempo, sólo había ido desde su camarote a la máquina y desde la máquina a su camarote; no había salido del barco en ningún momento, esa era la primera vez que pisaba tierra en más de un año.

Los marinos filipinos, muchos de ellos, están más de un "calendar" a bordo; si van embarcados en un VLCC, nunca o casi nunca cargan o descarga atracados al muelle, pero ellos salen a tierra a la primera oportunidad, y los sábados celebran sus fiestas de karaoque con cerveza en su "salón smoking room "; nuestro barco estaba casi siempre atracado, o cerca de tierra, pero ese engrasador nunca salía, quizá tendría miedo de perder su empleo, o temía que al salir del barco, al volver, el barco hubiera zarpado sin él, o quizá, esa era su casa de verdad. Esa no podía ser la casa de nadie aunque no tuvieras otro sitio donde ir.

Cuando comparas tripulaciones y gente de unos países a otros, te das cuenta que tenemos mucho que aprender de esa gente humilde que lo da todo a cambio de casi nada.

El orgullo nos puede y no lo sabemos controlar, alimentamos nuestro orgullo con glorias pasadas para construirnos nuestra propia historia al margen de la realidad de nuestra existencia; nos engañamos a nosotros mismos con tal de no perder nuestro absurdo orgullo; casi todo es decorado y decorativo en nuestras vidas, la realidad nos ofende y a la vez no somos

lo suficiente buenos actores para interpretar el papel que más nos gusta, somos mediocres y soberbios.

La dueña del bar vino a saludarme, parecía que me conocía de toda la vida, seguramente se equivocaba con otro blanco que hubiera estado en su bar anteriormente. Me comentó que cada viernes había fiesta, y que estaba invitado. Pagué todas las bebidas y volvimos al barco; el ejercicio había salido muy bien, y la tripulación estaba contenta, por lo menos ya sabían que el bote de estribor funcionaba.

Me dio tiempo a bajar a la cámara de bombas para ver el estado de las "streaping", me sorprendió ver lo limpia que estaba la sentina, estaba prácticamente seca, olía a fuel-oíl, pero no había casi gases, se podía respirar sin problemas; dentro el calor podría superar los 40 grados; uno de los mamparos daba a la máquina y el otro a un tanque de carga.

Cuando la carga era fuel-oíl, la solíamos calentar entre 40 y 50 grados, entonces el mamparo del tanque de carga se ponía muy caliente y cedía parte de ese calor a la cámara de bombas, en esas circunstancias era muy penoso bajar y permanecer allí más de cinco minutos.

Los extractores estaban continuamente encendidos produciendo un ruido terrible, a eso había que añadirle todas las escaleras que había que bajar o subir, verdaderamente, no era un sitio muy divertido para pasar la tarde.

Para calentar el producto había una caldera que el armador había mandado poner en la cubierta de popa del capitán; era una especie de contenedor, con muchos tubos por fuera; cuando se ponía en marcha, el ruido dentro del camarote era horroroso; el camarote vibraba con el golpear de los pistones, al menos la podían haber instalado en el la banda de babor, donde vivía el jefe de máquinas, además, los maquinistas están más acostumbrados al ruido, venga de donde venga.

Una de las Streaping estaba desmontada, pero la otra parecía en buen estado; le pregunté al contramaestre, por qué no funcionaba ninguna de las bombas de Streaping, me dijo que una de las bombas no funcionaba, pero la otra sí, y además muy bien; entonces por qué no la habíamos utilizado el otro día en los re-achiques, muy fácil, porque el capitán que se había marchado me dijo que no funcionaba.

Hicimos una prueba con la bomba y funcionaba perfectamente, bueno ya era tarde para la pasada descarga, la usaríamos para la siguiente.

El aire acondicionado no funcionaba, por la noche era terrible el calor que se pasaba en el camarote; tenía que dormir con todos los portillos abiertos, no tenía mosquitera y a la mañana siguiente aparecía con toda clase de picaduras de mosquitos y demás insectos de la zona; usaba un insecticida antes de ir a dormir, pero con los portillos abiertos sólo duraba el efecto un par de horas.

Las primeras semanas tuve bastante miedo a contraer la malaria, pero con el tiempo me olvidé de los mosquitos, e incluso no me picaban o por lo menos ya no los notaba.

Los marineros me avisaron que el otro barco de la compañía acababa de fondear por nuestra popa. El capitán era un holandés, casado con una danesa, con doble nacionalidad, cosa que antes siempre me hubiera gustado tener, ahora ya no, ya se convivir con mi nacionalidad y disfrutar de otros países que me dan lo que al mío no le dejan.

Procuro no comparar, España como tierra va por un lado y sus pobladores por otro. A España la comparo con una vieja y majestuosa catedral abandonada, tomada por ocupas que cada uno decora su rincón como quiere y al final no deja de ser una ruina con muchos colorines y mucha música.

El otro barco si tenía teléfono por satélite; decidí hacerles una visita después de cenar y así poder llamar a casa y hablar con Mona, que la echaba mucho de menos.

El marinero de guardia llamó a un "speed boat" para que me llevara al otro barco; no le pagué ese viaje, le pagaría cuando me llevase de vuelta.

Subí a bordo, el barco parecía en mejores condiciones, pero su tripulación al mejor estilo nigeriano, estaban todos en cubierta hablando y discutiendo a la vez.

Subí al camarote del capitán y me recibió sin gran alegría; me dijo que estaba muy ocupado y si quería hablar por teléfono que lo hiciera rápido que estaba esperando una llamada del chárter, y así lo hice.

Después de más de dos semanas pude hablar con Mona, eso me tranquilizó muchísimo y me dio mucha alegría oír su voz, fueron pocos minutos pero suficiente en esas circunstancias.

Fui a darle las gracias al capitán, para así poder marcharme; al verle otra vez, me encontré con un capitán totalmente diferente, más hablador y comunicativo, más amable, había cambiado, me ofreció una cerveza y hasta me pidió que me sentara un rato.

Empezó a quejarse amargamente de la tripulación; que todo lo tenía que hacer él, y claro, empezó con el "yo,yo,yo", que tanto aburre oír a los capitanes, todavía no se dan cuenta, que para eso, y mucho más, se les contrata. Procuraba no protestar, sabía dónde estaba, y además, protestar a quién, allí no había nadie a quién protestar.

Me comentó que estaba informatizando el barco, y que yo debería hacer lo mismo, así podría seguir el ISM más cómodamente. No sé de qué me hablaba, en el barco que estaba tenía casi todos los certificados caducados, íbamos a perder la sociedad clasificadora, que naturalmente era

el RINA ninguna otra compañía aseguradora nos hubiera admitido; la bandera era panameña, quién iba a pasar por allí para hacernos una auditoria.

El barco sólo navegaba por West África, si por cualquier razón tocáramos algún puerto europeo, hasta el messboy iría a la cárcel.

Dejé la cerveza a medias y salí del barco. Me fui muy confundido y triste, no quería terminar como ese capitán Holandés-Danés; parecía un rey loco de una isla abandonada donde sus súbditos se reían de él y no le hacían ni caso, pero él seguía dando órdenes sin ton ni son y sin que nadie le escuchara. Había estado hablando con un loco, no podía volver a ese barco, aunque sólo fuera para llamar por teléfono.

No podía quitarme de la cabeza a ese pobre hombre, dando órdenes de aquí para allá, no había nadie a su alrededor pero el seguía hablando solo.

Salí del camarote de ese pobre loco dirigiéndome a cubierta, al llegar, note mucho desconcierto a mi alrededor, había mucha gente en la cubierta que no pertenecía a la tripulación, no sé qué estarían haciendo allí, discutían unos con otros, se empujaban y luego se reían abrazándose. Cuando llegué a la escala, el patrón del bote me estaba esperando para devolverme a mi barco y también para cobrar el servicio.

Cuando llegué a bordo, me llamó la atención al ver la disminución del número de chicas a bordo, ya no había tantas como la noche anterior. El electricista, se paseaba por cubierta, me uní a él y empezamos a hablar mientras caminábamos por el enjaretado de hierro.

La calma nocturna del barco fondeado y la leve brisa húmeda, me relajaba muchísimo, me encontraba bien y no quería pensar en lo que me podría ocurrir mañana, porque seguro que algo pasaría.

Una de las chicas que vendía refrescos, me dejaba su cayuco para navegar por el río; al principio no me daba mucha confianza montarme en ese trozo de tronco de árbol vacío, pero al embarcar, el cayuco me demostraba sus buenas condiciones de estabilidad; al ser afilado de proa, se avanza muchísimo a cada palada.

El sol se reflejaba en el río, haciéndose abrasador a medio día. La cabeza la llevaba tapada con un trapo blanco, de los que usábamos para limpiarnos las manos y la cubierta en caso de derrames. Los marineros me seguían con la mirada, se preocupaban si me iba un poco lejos y no me podían ver, tenían miedo por si me perdía entre los "creeks" del río.

CAPÍTULO XXXV LAS NOCHES EN "MONKEY VILLAGE"

Nos llegó la orden del chárter para ir a cargar al día siguiente, hasta 6,4 metros, eso significaba unas 10.100 Toneladas de fuel-oíl, si la temperatura y la densidad eran iguales o muy parecidas a la última carga.

Al día siguiente vino el práctico con una lista de cosas que quería llevarse del barco; le pregunté, si nunca había estado en ese barco antes; todo el mundo en Beneth y Warri sabían que el "Toro", no llevaba nada de valor a bordo, me contestó muy cordialmente,-Oh captain, I am so sorry, I know you ship have nothing to give, but what about money?-, dinero tampoco tenía.

Le propuse un arreglo que sería beneficioso para los dos; le propuse que me viera como hacía la maniobra de atraque, y si la hacía de acuerdo, a como él quería, no haría falta que volviera y el agente le seguiría pagando igual, se lo pensó un poco, y aceptó.

Viramos cadena y nos dirigimos al atraque. En la Terminal hay dos Jettys de carga y un muelle comercial o de espera, donde se atraca para hacer agua y provisiones. La corriente era vaciante y sería más fácil al llevarla de proa.

Me fui acercando con poca avante, de vez en cuando ponía media avante cuando notaba que el barco se quedaba parado, con sólo poca avante el barco se quedaba en el sitio.

Un poco antes de estar paralelo al jetty, el práctico empezó a bocear a los amarra-dores, uno de ellos se tiró al agua y fue nadando a uno de los Duques de Alba donde estaba el noray, al cual íbamos a dar los largo de proa, el resto de ellos iban en un bote para recoger los cabos.

Al estar paralelos al jetty dejé la máquina poca avante y el barco casi se quedaba parado en la posición, metiendo el timón a babor la proa iba cayendo hacia el muelle, cuando metía a estribor paraba la caída de la proa y volvía a poner el barco paralelo.

Casi antes de encapillar los largos en el noray ya tenía el barco pegado al muelle. La maniobra fue muy sencilla; el práctico me dijo que hablaría con el agente para que pudiera venir sin práctico al traque o volver a Beneth a fondear.

Una vez atracados, empezaba la procesión de autoridades; no teníamos agente protector para el barco, solamente teníamos el agente del charteador, un chulo, que venía a bordo a ver películas pornográficas, pero ya no había ninguna al lado de la televisión, se las había dado a un tal Mr. Brown en Abijan el viaje anterior.

El agente se enfadó mucho, y le dijo al jefe de turno de la refinería que no me firmara el "Notice to Readines", a mí me daba igual, si lo firmaba o no, si no lo firmaba no empezaría a cargar. No podía permitirle a ese a un chulo, que se sentara en mi silla a ver películas porno. Se fue muy enfadado, diciéndome,-You will regret what you have done to me-.

No me importaban las amenazas, verdaderamente todo lo que pasaba a mi alrededor me preocupaba muy poco; si había que cargar el barco mi objetivo era cargarlo y si había que descargarlo pues lo mismo, parece una perogrullada pero no podía pararme en pequeñas cosas que harían retrasar todo el proceso.

Normalmente en otros trabajos te vas fijando objetivos pequeños hasta llegar al final, aquí era totalmente al contrario, había que ir al objetivo final saltándote los intermedios, porque de lo contrario nunca llegarías al final.

El jefe de carga de las refinería firmó el "Notice to Readines" con fecha de llegada al fondeadero de Beneth, me dijo que cargaríamos por una línea.

Referente a la cantidad de carga era muy explícito, - Please captain, cargo to be loaded, do not more than 10.000tons and please no less than 10.000tons, this is very important-, entendí rápidamente que tenía que cargar 10.000tons.

Dejé de atender al jefe de carga para ocuparme de las autoridades de inmigración, fui muy directo y al grano, no quería perder tiempo, tenía algunas nairas en la caja del barco, prefería dárselas rápidamente y dejarme de largas negociaciones.

Le dije al oficial de inmigración que pasara a mi camarote que estaba pegado a la sala de juntas, donde estaban todos reunidos, me miró extrañado y vino detrás de mí. Abrí la caja y le enseñé el dinero que había dentro, le pregunté qué cuanto quería, se quedó muy sorprendido y me dijo.-Oh captain, this is not like that, but give me 2000 nairas plus 2000 more for the offices at shore-

Le dije que 1000 para él y 1000 para la oficina, aceptó y me lo quité de en medio en menos de cinco minutos, todo un récord que a través de tiempo y entrenamiento lo fui rebajando mucho más.

Los últimos viajes que hice a esa refinería, bajaba a cubierta con 10000nairas en el bolsillo, y les iba pagando a medida que iban viniendo, además era capaz de abrir las válvulas para empezar a cargar al mismo tiempo que despachaba a las autoridades. A los que menos les daba era a los de "Polution peoples", el rió lo tenían hecho un desastre, me venían a pedir dinero diciéndome que yo era el culpable de toda esa suciedad.

Normalmente el "rate" de carga era unas 800cubic/hora, pero a cada poco se paraba la carga por culpa de las bombas y la falta de corriente eléctrica;

en total, desde que se empezaba a cargar, hasta terminar, unas 24 horas, que naturalmente, me las pasaba sin dormir y sentado en cubierta, no me fiaba, en principio, de ninguno de la tripulación. No sabía, si todas las válvulas cerraban bien, y no me fiaba de los indicadores de cierre, en esas circunstancias no podía mandar a nadie a cerrar o abrir nada.

Cuando empezaba la carga, tenía abiertos totalmente los tanques número uno y dos centrales e iba estrangulando progresivamente los demás tanques, hasta el número siete, que lo tenía prácticamente cerrado. Sólo cargaba los tanques centrales, con eso era suficiente para cargar 10.000 toneladas.

Procuraba dejarme para el final el tanque número siete, por estar muy cerca del cuarto de válvulas; un cuartucho infame en cubierta, hacía un calor horroroso y el ruido de los extractores de la cámara de bombas hacía casi imposible oír lo que me decían por el walkie-talkie.

Para hacer el topeo de los tanques, el fitter nos había hecho una especie de "T" en bronce que hacíamos reposar sobre el tapín, y así veíamos como iba subiendo la carga hasta los centímetros deseados; normalmente solía salir deprisa hacía la sala de válvulas cuando faltaban unos cinco centímetros para llegar a su sonda final; el marinero tenía un Walkie-talkie y yo tenía otro, pero cuando estaba dentro de la cámara de válvulas era muy difícil oírle, así que cuando llegaba iba cerrando despacio y siempre acertaba, centímetro arriba, centímetro abajo.

Cuando llamaba a la terminal para avisarles que quedaban media hora, reducían el rate a la mitad, entonces solía llamarles cuando quedaban veinte minutos y así no nos equivocábamos ninguno.

El Bill of Landing, tardaba 24 horas, y para esperar durante ese tiempo, había que cambiar el barco al muelle comercial, allí era donde se cargaba la provisión, y hacíamos la aguada por medio de camiones cisterna.

La provisión se compraba por separado, una para la tripulación africana y otra para europeos y cubanos. Cuando tenía dinero, iba con los marineros a comprar la provisión directamente, al mercado de Warri; cuando no tenía dinero, que era la mayoría de las veces, se la encargaba al provisionista, que nos traía mala calidad y nos engañaba con el peso.

Esa vez, era el provisionista el que se encargaba de la provisión; la transportaba en unas furgonetas destartaladas, sin techo; la carne congelada estaba expuesta directamente al sol y unas moscas verdosas bien nutridas volaban a su alrededor.

Lo peor llegaba cuando había que meter la provisión a bordo, era la gente local la que debía hacerlo; el provisionista por ahorrase algunas nairas, quería usar su propia gente, siempre había alguien de la aldea vecina vigilando para que eso no se produjera.

Cuando empezaban a descargar, acudían los vecinos de Money Villaje con palos y piedras, para impedir que la subieran a bordo, aquellos que no pertenecían al poblado; después de una pequeña lucha, se llegaba a un acuerdo, y los del pueblo descargaban las mercancías del provisionista.

Era curioso ver como durante la lucha se quitaban las cajas unos a otros y la mercancía caía al suelo, que era de tierra y lleno de polvo; el que ganaba, lo recogía del suelo y lo volvía a meter en la caja de cartón, que ya estaba totalmente rajada y la subía a cubierta, desde allí nuestra tripulación la metía en la cámara.

Para unos 300 kilos de provisión venían unos 30 muchachos del pueblo. El provisionista se quejaba amargamente cuando tenía que pagarles, y no sé por qué, al final siempre agregaba el precio de la descarga a la factura.

Lo más importante era el agua mineral, en un día cargando el barco llegaba a beber 3 o 4 botellas de litro y medio. El agua que cargábamos para los

tanques de abordo y para la máquina, sólo la bebían los africanos y casi todos estaban atacados por fiebres tifoideas. En caso de acabarse el agua mineral, hervíamos agua de los tanques en grandes cacerolas, y la dejábamos airear 24 horas. El hervir el agua, lo hacíamos personalmente, y llenábamos las botellas vacías, cada uno las suyas, no te la podías jugar con el agua y menos en Nigeria.

Esa noche le dije al tercero que me llevara a "Mokey Villaje", quería salir y beber unas cervezas.

Salimos del barco sobre las siete de la tarde, cuando ya no había luz; el tercero me conducía por unos caminos estrechos, donde la oscuridad era total; grandes árboles a un lado y otro del camino impedían ver la luz del poblado, pero si se oían voces, risas y ruidos muy extraños, no sé cómo me había atrevido a salir del barco.

Por el camino nos cruzábamos con gente que me decía cosas en su propia lengua, que no podía entender; los que pasaban, se paraban para mirarme, y seguían diciéndome cosas, no paraba ni un momento de andar siguiendo al tercero que cada vez andaba más deprisa.

De repente, empecé a ver luces pequeñas, de velas y parafina, que alumbraban unas chozas donde había gente sentada a sus puerta; había música que salía de altavoces colgados de las ramas de los arboles cercanos, música local, que para mí era toda muy parecida, al igual que la gente del poblado.

Al principio me era muy difícil recordar alguna cara, me parecían todas la misma persona, así los veía yo, con el tiempo los fui distinguiendo, seguro que a ellos les pasaba lo mismo conmigo.

Fuimos a tomar una cerveza al bar de la amiga del capitán cubano al que yo le había hecho el relevo. Allí estaba, sentada en una mesa con otras

chicas del lugar, luciendo una peluca rubia de lana, seguramente nueva y recién comprada en alguna tienda de chinos en Warri.

Los chinos son los únicos, a parte de los libaneses, que no tienen miedo de vivir en Nigeria; los libaneses llevan mucha protección, y de vez en cuando matan a alguno, y de paso a toda su familia, entrando en su casa y llevándoselo todo; suelen ser antiguos empleados los que dan el chivatazo a las bandas de criminales.

Los libaneses tratan muy mal a sus empleados, incluso a sus queridas las tratan con mucho desprecio; son grandes negociantes, dueños de casi todos los restaurantes y hoteles de las grandes capitales en Nigeria, también exportan coches de segunda mano desde Europa a Togo y Bennín, para blanquear dinero de sus negocios extraños, los chinos todavía no llegaban a tanto.

Sí, allí estaba ella como una reina, rodeada de su corte de chicas, seguro que estaba presumiendo de hombre cubano que le había dado 20000 dólares por amor. Nunca lo pude entender lo del donativo de ese cubano a esa chica. Uno de los cubanos me dijo que el capitán había estado sin dormir al saber que iban hacerle el relevo, no sabía cómo meter en Cuba los 25000 dólares que había ahorrado durante la campaña. Por lo visto, a algunos marinos cubanos los registran totalmente en el aeropuerto, al llegar de algún embarque.

El cubano había juntado tanta cantidad de dinero, que no sabía cómo introducirlo al llegar a Cuba, y si por casualidad podía pasar el control de las aduanas, allí estaría su mujer, la cubana, que si le pillaba con ese dinero, sería casi peor que la policía de Castro.

Nunca le dijo a su mujer su verdadero sueldo, un buen marino cubano nunca le dice a su mujer cuánto gana. Esa era la teoría más creíble, lo de por amor, no me lo podía tragar, pero la negrita sí.

Pedimos una cerveza, y la dueña, que ya no tenía dueño, se acercó a hablar con el tercero; parte de su corte se sentó en las sillas pegadas a la mía, en espera que tuviera el mismo corazón o fuera igual de imbécil que el capitán cubano.

Si hablas o miras, a una "chica de bar" en Nigeria, estas perdido, no te la quitas de encima ni con agua caliente; tan solo con decirles hola, es como el "Si quiero", de la civilización europea.

Mientras el tercero hablaba con la dueña del bar me dio tiempo a observar el ambiente; una mesa de billar en medio del patio, que se formaba por cuatro bares y sus terrazas; al billar jugaban muchachos de la zona, normalmente trabajan de taxistas con sus motos, llevan gorras de lana y camisetas de tirantes, nunca te miran a la cara; años más tarde parte de esos chicos, se alistarían en las fuerzas de liberación del delta, muchos de ellos habrán muerto ya, quizá por las balas de soldados nigerianos, o quizá al intentar volar un pipeline con dinamita.

Ellos sabían quién era; les extrañaba que estuviese en uno de sus bares, pero en aquel momento no les molestaba, al contrario, les estaba dando un toque de internacionalidad a su aldea.

Cada uno de los bares ponía su propia música, la suma de ellas se convertía en un ruido insoportable, pero tenía la ventaja de impedir que se oyera el ruido de los generadores, no sé qué era mejor. Sería mejor sin música, o con una música suave de fado cabo verdiano.

Las amigas de la dueña empezaron acosarme, preguntándome cosas y pidiéndome que las invitara a beber, yo las contestaba lo justo, y en relación

a las bebidas, me mostraba muy ambiguo, solamente estaba haciendo tiempo para que terminara de hablar el tercero y marcharnos de allí.
Le hice una seña para irnos y la dueña nos invitó a otra cerveza, le di las gracias, pero no me respondió, me dio a entender que era mujer de un sólo hombre, cosa que, yo nunca había dudado, sobre todo de un hombre que le había dado 20000 dólares..... !Vaya lotería le había tocado con el cubano!.

Antes de abandonar el poblado, paramos en una choza donde se encontraban una mujer y un niño de unos dos años; su madre le estaba alimentando de un pecho seco y estriado, el niño lo agarraba con sus pequeñas manos tratando de sacar algo de su madre, que parecía haberlo dado todo, hasta su última gota.
A la puerta de la choza, en un cartel pintado, se podía leer, "Drinks and Food". Me paré en la choza, aunque el tercero, me hacía indicaciones para marcharnos.
Pregunté a la señora que clase de comida tenía, respondió sonriendo, -No food..., Master, only beer or minerals- Le pregunté, si me conocía, respondiéndome,-Here... everybody knows you... Master.-
Nos sentamos en un banco de su choza, se puso al chiquillo en la espalda y nos sirvió dos "Star" frías de una pequeña nevera, que a esas horas ya no le quedaba hielo, pero si agua lo suficientemente fría para mantener a buena temperatura las cervezas.
Es asombroso, para un "europeo", ver cómo se puede hacer negocio, con sólo una pequeña nevera, vendiendo cervezas, refrescos y macarrones por la mañana, cocinados a la lumbre de cuatro maderas.
Los gitanos, y los que no lo son, intentan vender cervezas y refrescos por las playas del levante español, con un cubo lleno de hielo que les impide correr deprisa, cuando los municipales les persiguen con sus potentes "Four wheel

driver", si les pillan les confiscan las cuatro latas, al estilo "Torrente", y entonces ya han hecho el día.

El punto de vista de los dueños de los chiringuitos de playa es completamente diferente. Esa pobre mujer que vendía comida y botellas de cerveza, por lo menos no tenía que salir huyendo de los guardias por vender sin licencia, allí si existía el mercado libre.

La señora encendió una espiral de papel, como una mecha que desprendía un humo, que según decían espantaba los mosquitos. Los mosquitos me masacraban los tobillos, cuando olvidaba ponerme los calcetines.

Nunca tuve malaria, o por lo menos nunca la padecí; es la hembra del mosquito quien trasmite la malaria, tiene que alimentar a sus huevos de cría por medio de sangre, que chupa de los animales y del ser humano; los mosquitos "Anopheles" machos, se alimenta de cosas dulces, pero no pican nunca; las hembras, aunque sean "mosquitas muertas", tienen la propiedad de picar a todas horas.

Hay muchas posibilidades de contraer malaria, si se pasa la noche en una choza con alguna mujer de la zona del delta; el mosquito, pica a la mujer local, que normalmente ya han sido infectada previamente; ese mosquito vuelve a picar a otra persona que esté por las cercanías, trasmitiendo parte de la sangre chupada, y el "Plasmodium", que es lo que pone malo cuando te llega al hígado, y allí monta su campamento durante mucho tiempo.

El mosquito se pega una buena fiesta, picando a la una y al otro; días más tarde, las consecuencias para él que nunca ha sido infectado anteriormente son fatales, algunas veces mortales, y sobre todo muy dolorosas.

Mientras estaba hablando con la dueña de la casa de comidas y bebidas, se acercó un hombre preguntándome, si yo era el capitán del barco, que estaba cargando en la refinería, le afirmé lo que él ya sabía; empezó a

hablarme en un inglés perfecto, con un acento envidiable, incluso para un inglés de la zona sur de Inglaterra; me dijo que había navegado muchos años en barcos ingleses y que ahora estaba jubilado, cobrando pensión de los ingleses; también me dijo, que en Warri, había toque de queda, desde las 10 de la noche a las 5 de la mañana, allí también lo había, pero los militares nunca se atrevían a venir, sólo en casos muy especiales aparecían por allí, de lo cual me alegré mucho, no quería acabar la noche en un calabozo de la policía militar de Warri.

Comentó, que el delta, quería independizarse de los nigerianos del norte, y que en Abuya, la capital, se aprovechaban de la riqueza del sur, nunca les daban nada a cambio, contaminaban sus aguas y ya no se podían pescar; eso lo había oído muchas veces, cosas del norte y el sur.

De momento no podía dar mi opinión, sólo trataba de ser solidario a sus quejas; aprendí pronto, que a los "Chief" de cada una de las zonas donde se produce petróleo u otra actividad internacional, las compañías extranjeras les pagan cantidades enormes de dinero, dinero que nunca llega a la gente del poblado, aunque, como todos son familia, al final de una manera o de otra se benefician todos los nacidos en el poblado, el problema llega cuando gente venida de otros poblados trata de asentarse en la zona "rica"; los forasteros, aun siendo nigerianos, no tienen ningún derecho; se ven a muchos pululando de un poblado a otro, para encontrar algún trabajo que les permita comer algo; esa pobre gente se ve obligada hacer los trabajos más desagradables para poder comer, siendo tratados como esclavos, por el mero hecho de no pertenecer a la aldea.

Para poder saber quiénes pertenecen al poblado, las viejas del lugar hacen unos cortes en las mejillas a los recién nacidos, se pueden ver chicas muy atractivas, con dos o tres cicatrices a ambos lados de la cara, para

distinguirlas de las que no son del poblado. Cuando tocas ese tema o tratas de conseguir una respuesta coherente, al porqué de las marcas u otras preguntas en relación a sus ritos triviales, obtienes siempre la misma respuesta: -tú no estás preparado para entenderlo, no eres nigeriano, y mucho menos de la aldea-.

Las tradiciones en los poblados se respetan más que las leyes escritas por el gobierno de la Nación, en las aldeas poca gente conocen las leyes del Estado.

En la casa de comidas y bebidas, donde me había sentado, servía de comedor a todas aquellos forasteros que buscaban trabajo fuera de su aldea. Por unas veinte nairas, aproximadamente unos 15 céntimos de dólar, se podía disfrutar de una comida acompañada de una bolsa de 250cc de agua.

El hombre con el que estaba hablando, me dijo que sería siempre bien recibido al "Mokey Vilage", y que ninguno del poblado trataría de hacerme daño; así fue, durante todo el tiempo que pasé por allí, nadie del poblado trató de molestarme.

Era tarde y decidimos volver a bordo; el hombre llamó a dos taxis-moto, para que nos llevaran de vuelta al barco; nos despedimos cordialmente; cuando traté de pagar la carrera a los conductores, no me aceptaron el dinero, eso era bueno y malo a la vez; no me gusta cuando un nigeriano me da algo gratis, porque no sé qué le que voy a tener que dar a cambio.

A la mañana siguiente llegó el agente con el B/L, lo firmé y me confirmó que podía ir sin práctico hasta el fondeadero; le pregunté por los amarradores, afirmándome con orgullo, que siempre estaban en el muelle, listos para cualquier maniobra.

CAPÍTULO XXXVI MANIOBRAR CON UNA HÉLICE

Cuando salí al alerón para comenzar la maniobra, allí estaban los amarradores, cada uno en un noray de los duques de alba y también en los del muelle. Tenía la corriente de proa y había que ciabogar para poder salir rumbo el fondeadero.

Mandé poner en sencillo los cabos, un largo proa y el spring de popa, fui lascando poco a poco del largo de proa, la popa se fue metiendo poco a poco hacia el muelle, al mismo tiempo la proa se fue abriendo, timón a babor y arranqué con despacio avante, el barco se fue abriendo poco a poco del muelle, mandé largar todo, di poca avante, timón a la vía, empezando a librar el muelle; la corriente era fuerte de proa, puse media avante y nos dirigimos hacia la parte donde se ensancha el río por la confluencia de otro ramal pequeño sin apenas corriente, que daba de sobra para poder ciabogar. No había mucha agua debajo de la quilla, y al barco le costaba ciabogar. Al dar atrás, el barco paraba la ciaboga e iba totalmente recto atrás. Cuando el barco llegó a estar paralelo a la corriente, la ciaboga se hacía más lenta, pero tenía suficiente espacio para terminarla con toda seguridad.

Normalmente, los prácticos fondeaban un ancla y hacían cabeza sobre ella para revirar, haciendo esa maniobra terminábamos varando un poco de proa, y como la chapa del barco era como papel de fumar después de treinta años de servicio, procuraba no hacer cabeza con el ancla y ciabogar en sentido contrario, donde si había agua suficiente y no hacía falta varar.

Cuando terminé la ciaboga, el tercero que se conocía bien por donde había más agua, maniobró hasta el fondeadero, donde esperaríamos hasta el amanecer del día siguiente para poder bajarlo con la luz del día.

Al llegar al fondeadero, los representantes de la comunidad vinieron otra vez a visitarnos, nos cobrarnos lo del guardián y el derecho de fondeadero, y su vez nos sacaron 100 litros de gas-oíl para los generadores.

Al atardecer, subieron todas las "sweetheart" a bordo, para despedirse y poder cobrar el finiquito por los servicios prestados. Sólo el jefe de máquinas tuvo problemas de liquidez y prometió pagar a la vuelta del viaje, era un mentiroso, y lo peor era que se creía un "Dandy" conquistador, no entendía por qué tenía que pagar.

A media noche, llegó el práctico del río, le dije que empezaríamos a virar cadena a las 6 de la mañana y así podríamos llegar con la marea a la barra de Escravos.

A la mañana siguiente, cuando íbamos navegando por el río y antes de dejar al práctico, recibo órdenes del charteador para descargar a un barco ruso fondeado off-shore Bonny.

Nunca había hecho un "ship to ship". Las defensas y las mangueras estaban a bordo. Las defensas no eran Yokohama, eran una segunda marca coreana de 4mts por 2mts., estaban casi nuevas, no se habían utilizado mucho.

Comuniqué a los oficiales de puente nuestro puerto de descarga, se pusieron muy contentos, no sé por qué, decían que seguramente iríamos a cargar a Okrica, una refinería situada en el río Bonny antes de llegar a Port Harcourt.

Dejamos al práctico y empezamos a acercarnos a la barra de Escravos, esta vez le dije al primero que anunciara constantemente, y por el canal 16,

nuestra salida de la barra, para que no nos pasara lo de la otra vez y varáramos de nuevo por culpa de otro barco que esté entrando.

Al pasar la terminal americana de Chevron, el canal se estrecha notablemente, pero con calado suficiente para nuestro barco, siempre y cuando no superáramos los 6,4 metros; seguí las indicaciones de ir pegado a las cañas clavadas en la orilla más cercana al espigón del sur-este; la amura de babor tocaba de vez en cuando el talud de arena y fango devolviéndonos al centro del canal, era un buen sistema, me tranquilizó mucho el saber que podía pasar la barra solo y sin ayuda de nadie.

Una vez pasada la "fairway bouy", empezamos a navegar entre bocas de pozos de petróleo y plataformas de válvulas, que parecían abandonas, y supongo que muchas de ellas lo estaban. Dejamos "Meji Oilfield" por babor, retirándonos lo más posible de la costa debido a la cantidad de pozos y plataformas sin iluminar que hay en la zona. Reinaba una pequeña calima que se fue levantando a medida que nos alejábamos de la costa.

Le pregunté a Callistus, el segundo oficial, si el primero sabía navegar, me contesto, -Only a long the river, cap-. Bien, ya había notado algo en el viaje a Adbijan, pero ahora había que hacer algunos cambios de rumbo para llegar a Bonny y no creo que fuera capaz de hacerlos; le dije a Callistus que estuviera en el puente hasta que subiera a relevarle, y que no volviera de guardia hasta que le avisara; alguien debía estar con él "gordo" durante su guardia; algo se me ocurriría para que se fuera del barco.

El problema vendría con la comunidad de Beneth de donde él venía, seguramente tomarían represalias en el caso de tener que echarle. No quería ponerle en evidencia en el puente, así que nunca le dije que pusiera situaciones en la carta, sabía que él desconocía como hacerlo; cuando estaba perdido llamaba al tercero para que le pusiera la situación en la

carta y le dijera cuanto quedaba para los cambios de rumbo. El rumbo si sabía bien lo que era, pero las situaciones en la carta nada.

CAPÍTULO XXXVII EMPIEZAN LOS SHIP TO SHIP

A media mañana del día siguiente llegamos a la situación del barco ruso fondeado; paré el barco dos millas antes, para que el contramaestre y su gente colocaran las defensas en el costado de babor.
Las arriaba a pares, dos quedaban amarradas a proa y otras dos a popa, siempre dentro del "Parallel body", así quedaba bien cubierta la banda de babor. No teníamos "baby fenders".
Llamé al barco ruso y claro, los rusos no contestaban, seguro que estaban llamando a su armador para decirle la clase de "candray" que se les iba abarloar. Nunca me había abarloado a otro barco que estuviera fondeado.
Me coloqué en paralelo al barco ruso, a unos 80 o 100 metros esperando que el viento, que lo tenía por estribor, me fuera empujando hacia el otro barco, pero se me había olvidado, o no sabía, que las reacciones de un barco en alta mar donde las corrientes son las mandan, son diferentes a las de interior de un puerto donde hay poca corriente y estable o en un río donde jugar con la corriente ayuda más que el mejor remolcador.
En mar abierto y cerca de la costa, la corriente se vuelve caprichosa; por un lado la corriente de marea, por otro la corriente oceánica, y el viento, que siempre te lo complica todo porque a la popa le gusta buscar el viento cuando el barco está parado o con poca arrancada, todos esos elementos hacen que las maniobras no sean como en principio parecen.

Los barcos estaban paralelos pero no nos acercábamos nada, no me quedó más remedio que dar atrás para colocar el barco por la popa del ruso, y así poder acercarnos muy pegados.

Los marineros del barco ruso empezaban a aparecer por cubierta; le dije al tercero que les llamara otra vez por todos los canales del VHF, pero nada; al capitán se le veía en el alerón y también se veía gente en el interior del puente, nadie contestaba.

Empecé a acercarme muy pegado por la popa, maniobra que es muy peligrosa y temeraria, si el barco ruso empezaba a dar guiñadas mayores de 10 grados, la colisión era segura, tuvimos suerte y dejé el barco paralelo a menos de 15 metros; di atrás para parar la arrancada y la proa cayo a babor, la hélice era de paso a la izquierda, el barco paró su arrancada y cuando empezó a ir atrás, le di una patadita avante con el timón todo a estribor para poder parar la caída de la proa, ese barco era muy noble y respondía muy bien.

Supongo que hacer un buen atraque es como el torero que hace una buena faena, si el toro es bueno y noble ayuda mucho, el problema es cuando el torero tiene miedo y se esconde entre su cuadrilla.

En algunos capitanes es muy frecuente el miedo a la hora de atracar, la tensión es buena, porque se está más alerta pero el miedo produce pánico y el pánico te nubla el sentido de la maniobra; he visto capitanes totalmente en blanco sin poder dar una orden debido a un ataque de pánico; a muchos otros se les cambia el carácter y arremeten con cualquiera que se les ponga a su paso, no hablan no saludan a nadie, las ordenes las dan gritando, si se equivocan son capaces de echarle la culpa al timonel o al oficial que está al telégrafo; si al timonel se le va medio grado el rumbo, ya no le quieren y mandan subir a otro.

Los capitanes suelen tener su timonel favorito, es favorito porque se sabe la maniobra de entrada en un puerto determinado de memoria, esos timoneles se dan mucho en los ferries de línea regular, donde se les llaman timoneles de combate, siempre es el mismo a la hora de la maniobra.

Tuve la suerte de navegar con un capitán que me enseñó el saber estar en un puente de un barco a la hora de hacer la maniobra, Vicente Llorca. Extraordinario maniobrista, con una, con dos, incluso sin hélices usando el viento; tranquilo en sus decisiones y sobre todo, sabía lo que estaba haciendo.

A veces, para enseñarnos, nos hacía maniobras falsas en contra de la maniobra que realmente debía ser, de esa manera nos mostraba en la práctica, como se debía rectificar una maniobra antes de que fuera demasiado tarde.

Vicente es un hombre tranquilo, ningún puerto de España tiene la suerte de tenerle como práctico, pero él nunca ha sido lo suficiente diplomático para conseguir algún practicaje.

A través de los años ha conseguido el respeto y la admiración de muchos otros profesionales que le han conocido. ¿Dónde estará Vicente ahora? Seguro que si me viera ahora haciendo maniobras estaría orgulloso del "Bicho", como él me llamaba, porque creo que sus clases y su clase me han calado un poco.

Muchos capitanes aprenden las maniobras de memoria, cuando llegan a una enfilación determinada paran la máquina, cuando la proa pasa el noray 25 dan atrás, cuando esto y lo otro y lo de más allá.

La única enfilación que Vicente miraba es donde tenía que dejar el alerón del barco, cada maniobra para él es una fiesta, lástima que nunca se le ha

reconocido su saber y buen hacer, los españoles somos así, tratamos de destruir a cualquiera que nos pueda hacer sombra, aunque nos esté ayudando sin pedirnos nada a cambio.

En cubierta se dieron los cabos rápidamente y los rusos los fueron virando muy lentamente, ellos no tienen prisa, tienen contratos de 10 meses y algunos quieren repetir contrato por si nos les vuelven a llamar, con el tiempo me di cuenta que a la hora de no tener prisa los hindúes son unos maestros.

El barco quedó atracado y comenzamos a dar la manguera, nos costó muchísimo convencer a los rusos de cubierta para utilizar su grúa y no nuestro puntal.

Se conectaron mangueras y empezamos la descarga, está vez en diez horas, más dos horas para los re-achiques ya habíamos terminado. Pasé al otro barco para firmar todos los documentos; el capitán ruso se excusó por no responder a nuestras las llamadas por VHF, su armador le había ordenado no tener comunicación con otros barcos mientras estuvieran fondeados en aguas nigerianas, aunque daba igual ese silencio radio que su armador le ordenaba, estuve gritando el nombre del barco durante más de una hora por VHF.

El capitán ruso era bajo, gordo y cabezón, sino llega a ser porque era rubio y que hablaba ruso, hubiera pensado que era de la zona de Finisterre, buenos marineros da esa zona de España, los mejores del mundo según los noruegos.

Me llevó a popa, y con un gesto de orgullo, y con su dedo índice, me señaló la piscina; en su mal ingles me quiso decir que estaba muy contento porque se podía bañar, también me dijo que había una sauna, pero no la quiso enseñar.

Me dijo que mejor firmábamos los documentos al final de la segunda descarga; según él, le tenía que dar 12000 toneladas más, y sólo habría un Bill of Landing, como si de un único "parcel" se tratara.

Era la primera noticia que tenía de esa segunda descarga, además, dónde tendría que ir a cargar?, claro, no había mirado el correo donde me decían que tenía que cargar 12 mil toneladas de un barco hindú que estaba fondeado unas 6 millas al Este de nuestra posición. No había dormido nada y tenía que hacer otra carga y descarga, bueno así estaban las cosas.

Desatraqué y di rumbo hacia el otro barco; serían las siete de la mañana, puse el barco paralelo al barco hindú y esta vez sí nos íbamos acercando poco a poco.

Llamé al barco y le comunique al oficial de guardia que iba a abarloarme por su banda de estribor, me dijo que esperara que el capitán estaba descansando; allí no había descanso para nadie, el barco se iba acercando perfectamente y no iba a estropear la maniobra porque el otro capitán estaba descansando. Un capitán hindú descansando hasta que lo levantas puede pasar muchas horas. Le dije que mandara su gente a proa y popa para coger los cabos, me volvió a decir que esperara, sólo le quedaba al barco unos 50 metros para estar perfectamente atracados.

El barco hindú sería de unos 150 más o menos, tenía que tratar de no atracar alerón con alerón para evitar colisiones en caso de balance; sólo tocaba la máquina con un "Kick Ahead", la corriente tiraba el barco hacia popa; cuando quedaban unos diez metros entre barco y barco los marineros del barco hindú empezaron a aparecer en cubierta, y cuando las defensas empezaron a tocar el otro barco, el capitán del barco hindú apareció en el alerón haciéndome señas como para disculparse.

También salió un negro al alerón que se presentó como "Mooring Master", era de la zona y me dijo que deberíamos haber esperado, ni le mire y le dije al capitán que preparara su conexión de 10 pulgadas.

Bajé al camarote y le dije a Callistus que me avisara cuando la manguera estuviera conectada, me fui a echar una cabezada. Cuando desperté, tres horas más tarde, todo seguía igual, las mangueras seguían sin conectar y todo la tripulación sentada en cubierta esperando -¿pero a qué estaban esperando?-

Callistus me dijo que el capitán hindú no tenía el Ok del charter para empezar a descargar y no quería conectar la manguera; fui a hablar con él, me dijo que el pago de la carga se había hecho pero no le había llegado la conformidad del banco a su fletador, lo estaban esperando y no llegaría antes del mediodía, bueno faltaba una hora; le convencí para conectar la manguera de carga.

Una hora más tarde llegó el ok del fletador, era curioso porque los dos teníamos el mismo chárter, con el tiempo entendí el porqué de ese retraso teniendo los dos el mismo chárter.

La carga duró en total unas 24 horas, y hala, otra vez atracar al barco ruso; esta vez su capitán, sí me llamaba por la radio, pero nosotros no le contestamos; es un juego muy curioso, sobre todo cuando no hay una autoridad que te obligue a contestar una llamada, la contestas o no, dependiendo de las ganas que tengas, o de la necesidad, esta vez no necesitaba hablar con el capitán ruso.

Nos abarloamos, descargamos y me llovieron más de diez protestas por parte del barco ruso, ya me iba acostumbrando a las protestas; el hindú me había metido siete u ocho protestas, ellos protestaban y les hacía un refrendo contrarío en el extremo inferior de la protesta, diciendo todo lo contrario en

pocas palabras, eso no les gustaba, que les manchara su noble protesta, preferían que les escribiese una protesta protestando a su protesta , era como "La parte contratante de la primera parte... que es la parte contratante.......".

CAPÍTULO XXXVIII   LOS NEGOCIOS DE PORT HARCOURT

Terminamos la descarga, recibimos órdenes de cargar en Okrica, un terminal río arriba más allá de Bonny Island, antes de llegar a Port Harcourt.

Para acceder a "Bonny river", hay un canal muy bien señalizado, con todas sus boyas en posición y funcionando, cosa que me extrañó satisfactoriamente, pero cuando llegamos a la entrada de Bonny river descubrí el porqué de que todo funcionara perfectamente.

Allí estaba la terminal de LNG Shell, una de las terminales de gas más grandes del mundo, completamente nueva y en desarrollo, con dos jettys para buques grandes; se pueden ver claramente cuando empiezas a subir el río por la banda de estribor.

El tercero me dijo que la terminal tenía un área de urbanizada para extranjeros, donde vivían muchos británicos, holandeses, franceses y de todas nacionalidades, con restaurantes, piscinas, áreas deportivas, campos de golf, supermercados. Me quedé bastante sorprendido de lo que me decía, al cabo de los años lo pude comprobar yo mismo y no exageraba nada, era un paraíso, rodeado de la mayor miseria inimaginable. De allí, se entraba con helicóptero y se salía de la misma manera, los extranjeros que trabajaban en LNG Bonny , dicen que trabajan en Nigeria, y es cierto lo que dicen, pero no tienen ningún contacto con la realidad nigeriana, es como

trabajar dentro de en una burbuja en la Luna con la misma atmósfera que en la tierra, sin poder salir, y mirando a la Luna por una ventana, prefiero en ese caso, mirar a la Luna desde la Tierra que se ve mejor.

Si trabajo en Nigeria y no puedo mezclarme con sus gentes y aprender su cultura, preferiría no ir.

Al pasar la terminal de LNG, me llamaron los prácticos indicándome donde debía fondear. El fondeadero se encuentra justo al través de Bonny Town, pasado el "Tank Fram" propiedad de Shell, con capacidad para un poco menos de 8 millones de barriles, donde se puede cargar el prestigioso Bonny light, que tanto le gusta a los americanos por su pureza.

Justo donde los prácticos te mandan fondear, hay señalizadas en la carta dos pipe lines, que cruzan el río de orilla a orilla, también hay un cartel en cada orilla advirtiendo de la prohibición de fondear en esa zona.

Callistus me comentó, que normalmente se fondeaba, a unos 2 cables río arriba de las pipelines. Fondeamos en espera de la gran familia de autoridades que vendrían a bordo; sólo vinieron los de la comunidad de Bonny, un señor con sombrero negro y bastón con mango de plata que venía con su ayudante, un matón con gorra calada que casi no se le veía la cara, también le sirve de chófer.

El del bastón me dio la bienvenida y me sacó 15 mil nairas y un bidón de gas-oil para el generador, intentó pedirme pintura, pero cuando vio el estado de la cubierta se lo pensó mejor y me pidió una caja de pollos; no teníamos pollos y le di una caja de fantas caducadas que siempre me la devolvían cuando se daban cuenta de la fecha y lo roñoso de la parte inferior de la lata, creo que esa caja de fantas llevaba a bordo más de año y medio, regalo de un barco ruso que daba combustible, la caja ya estaba

caducada cuando nos la dieron; esa caja iba y venía una y otra vez pero nunca abandonó el barco.

El ayudante, que sí sabía leer, le avisó al jefe de la comunidad que las fantas estaban caducadas, el jefe rápidamente me lo hizo saber, le dije que no se fiara de la fecha que ponía en la lata, que algunas veces venía mal, pero él me respondió que mejor se quedaban a bordo y tampoco se las llevaron; las latas no tenían mala pinta, sólo un poco mugrientas y fuera de fecha.

También subió a bordo la inmigración y me quisieron hacer el lío con los contratos de trabajo y las prolongaciones automáticas que se producen al finalizar de los mismos, para ser más claro, 10 mil nairas a pagar y tampoco se quisieron llevar las fantas.

Embarcó el piloto que nos llevaría hasta la terminal de la refinería de Okrica, otro chavalín, pero esta vez con uniforme que le quedaba grande, hasta los zapatos de seguridad que llevaba eran enormes, para tan poco piloto, pero eso sí, todo nuevo, se notaba que era la primera vez que iba a subir un barco hasta Okrica; no había problema, el río es amplio y tiene bastante profundidad en casi toda su cuenca, y además, el piloto desembarcaría antes de llegar, y embarcaría el práctico de la terminal.

La seriedad del piloto era mucha, y a su vez graciosa, hasta cuando se equivocaba con babor y estribor lo hacía muy seriamente rectificando con rabia, demostrándonos que había sido solo un desliz sin importancia, aparentemente le dolía mucho equivocarse, le trataba de consolar porque me daba pena que se llevara esos malos ratos, total por no saber dónde está babor o estribor. Afortunadamente desembarcó, y embarcó el práctico que nos atracó al muelle de la refinería.

El remolcador que nos asistía en la maniobra pertenecía a la compañía Smith, llevaba a un holandés de capitán, era el mismo remolcador en el que

había estado anteriormente el capitán Danes-Holandés de nuestra compañía.

Me contaron que cambió de compañía porque una noche estando atracado, uno de sus marineros se cayó al agua y se ahogó, él no se dio cuenta de la falta de un tripulante, por lo menos eso es lo que decía; al día siguiente la policía encontró el cuerpo del marinero; el capitán no había puesto denuncia alguna por la desaparición del marinero; la viuda lo denunció y le condenaron a pagar 250 mil dólares, creo que Smith pagó la multa, y nuestro armador le ayudó a no ir a la cárcel, a condición que embarcara de capitán en uno de sus barcos; nuestro armador no sabía que su licencia de capitán no le permitía mandar barcos mayores de 5 mil toneladas, pero allí estaba el holandés, mandando un petrolero mayor de lo que le permitía su titulación.

Una vez atracados aparecieron mis amigos de aduanas, pidiendo de todo, pero esa vez estaba cansado y se fueron sin nada, los ignoré durante más de dos horas, hasta que se fueron aburridos; no les ofrecí ni la caja de fantas caducadas.

La refinería no tenía el producto preparado y tardaría más de dos días en hacerlo. Recibí un e-mail del armador comunicándome que había depositado, cuatro millones de nairas, en un banco de Port Harcourt, y a mi nombre; tres millones serían para el barco y el otro millón para el capitán Holandés-Danés del otro barco.

Preparé todo para ir a buscarlos al día siguiente. Callistus vendría conmigo, y dos marineros estarían en el banco cuando nosotros llegáramos; esos dos marineros eran de Port Harcourt y pasarían la noche en sus casas.

Esa misma noche los cubanos me invitaron a una fiesta de despedida, se creían que les llegaría el relevo a ese puerto, yo sabía que allí no aparecería nadie y menos cubanos de refresco.

Al salir del pantalán hay un camino estrecho muy largo que cruza la selva hasta un poblado; para llegar al poblado, hay unos 3 kilómetros, que lo hicimos en las motos-taxis que circulaban por el interior de la refinería.

Al llegar al poblado había unos bares de construcción de madera y muchas luces de colores en su fachada; el bar donde paramos estaba lleno de mujeres, y otra vez ese olor a camerinos de teatro de revista, mezcla de perfume y humanidad que tanto me recuerda mi niñez.

La sensación que se siente al entrar en un local de esos con el ritmo de la música, el olor, las voces de las chicas llamándote y tocándote al pasar, te hace ir volando hasta la barra.

Los cubanos, que habían llegado antes, tenían reservada una mesa en el mejor sitio, y como sorpresa especial, una botella de brandy español, una botella de Fundador.

Ya no faltaba de nada, a mí no me gusta el brandy Fundador, pero en un ataque de agradecimiento hacia los cubanos, y también, por qué no decirlo, de patriotismo, al mejor estilo del personaje cinematográfico "Torrente", el cual me ayuda muchísimo a comprender a mis paisanos españoles, me tomé una copa a palo seco sin hielo, luego seguí con una que otra Star muy fría.

Esa noche estaba dispuesto a olvidarme de donde estaba, y de todas las calamidades que había pasado hasta el momento.

Todo estaba pagado, hasta el surveyor Q&Q y el "pollution-man" estaban allí bebiendo, aprovechando la situación, que probablemente no se volvería a dar, pero esa noche era "la noche".

El "pollution-man", un hombre muy delgado, muy poca cosa, estaba allí por equivocación; había preguntado en el barco por el capitán, y le habían mandado al bar.

Se presentó y empezó a hablarme de la carga, no le entendía nada, con tanto ruido; le pregunté lo que quería tomar, me contesto que un poco de agua; iba siempre detrás mía, si alguna chica me sacaba a bailar, él se ponía a mi lado y me seguía preguntando cosas de la carga; le di dinero para que pudiera volver al barco y esperara a que volviera.

Las chicas te sacaban a bailar, te tocaban, te rozaban, te mandaban besos, siempre había alguna mano femenina que te acariciaba lo justo, con sus dedos largos y cálidos.

Los cubanos estaban en su salsa, y yo estaba muy bien; notaba el alcohol que me hacía estar más contento de lo normal.

Pregunté por el servicio y una de las chicas me acompaño a la parte trasera del bar donde todo era campo; empecé a descargar parte de la cerveza que llevaba, ella hacía lo mismo a mi lado; le hablaba de cosas que la hacían reír; miraba al cielo completamente estrellado sin pensar en lo que me esperaba el próximo día; volvimos al bar, decidí no beber más y volver al barco sin que nadie se diera cuenta, sobretodo antes de que alguna de las damas, que allí estaban, pudiera atraparme con su sexualidad acentuada y mi poca resistencia debida al alcohol, la música y ese ambiente que te hace perder la cabeza.

Que fácil era dejarte llevar por esas sirenas negras, susurrándote al oído cosas asombrosas que te embrujan y te envuelven entre sus garras de amor y deseo imposible de aplacar, para un mortal, normal.

A la salida del bar había dos o tres moto-taxis, me monte en una y sin decirle nada al conductor me llevó al barco.

Subí al camarote, cerré todas sus puertas, y como Ulises, casi me até a la cama, sabía lo que iba a pasar cuando todas esas chicas que estaban en el bar vinieran a bordo.

Efectivamente, una hora más tarde me despertó el ruido de las risas, el llamar insistente a la puerta del camarote y la voz de una de las sirenas diciendo, -Master..., open the door, don't be bad with me, I will give you everything-.

Me tapaba los oídos para no oírla, sabía que era un truco para estar conmigo, si cedía, nunca me la podría quitar de encima y la tripulación me perdería el respeto que me tenía, ellos nunca me habían visto con alguna mujer, si me vieran con alguna, rompería la barrera que me separaba de ellos, que a su vez hacía que me respetaran, por obrar de diferente manera.

Pasado un tiempo dejé de oír la voz que me llamaba y me quedé dormido.

A la mañana siguiente, me encontraba más fuerte que nunca, iba por el barco sabiendo donde pisaba. Desperté a Callistus y nos fuimos a Port Harcourt. Desde el pantalán Callistus paró un "speed-boat" que subía por el río, embarcamos en un bote lleno de gente, sería por poco tiempo, teníamos que cambiar de bote en Okrika pueblo, allí embarcamos en otro bote que nos llevó hasta Port Harcout.

Al llegar, tomamos una moto- taxi hasta el banco. En la puerta del banco estaban esperando los dos marineros del barco; entramos en el banco, me identifiqué, y tuvimos que esperar a que prepararan el dinero; entre tanto Callistus mando a los marineros a comprar dos bolsas grandes para meter el dinero.

Esas bolsas, allí se les llaman "Ghananians must go", le pusieron ese nombre porque son las bolsas que usan generalmente todos los de west

áfrica cuando quieren viajar de un sitio a otro, en Ghana esas bolsas se llaman "Nigerians must go".

Por aquel entonces, los billetes de más valor eran de 50 nairas, unos 200 mazos de billetes por cada millón, cuatro millones serían 800 mazos; cada bolsa estaba hecha para dos millones justos.

Contábamos los mazos de uno en uno, en muchos de ellos el primer billete y el último eran de cincuenta, y el resto de 25, teníamos que andar con mucho ojo para que no nos colaran mazos de 25 por los de cincuenta. Nos llamaron a una habitación donde estaba nuestro dinero, dos montañas enormes de dinero que teníamos que contar y guardar. Nos llevó más de dos horas contarlo y re-contarlo.

Salimos del banco con los cuatro millones de nairas, en una de las ciudades más peligrosas de Nigeria. Callistus me recomendó no ir en taxi, no se fiaba de los taxistas que nos habían visto salir del banco.

Fuimos andando por la calle con esos cuatro millones y esos 40 grados que nos hacían sudar; por el camino paramos en un bar para comer y beber algo, nadie podía sospechar que lleváramos tanto dinero en las bolsas, por ese dinero cualquiera nos hubieran matado allí mismo.

Llegamos al embarcadero, embarcamos en un "speed boat"; llegamos a un acuerdo con el patrón para que nos llevara directos al barco.

Cuando llegamos a bordo, lo primero que hice fue pagar las dos nóminas atrasadas y dar anticipos a todo el que me lo pidiera, no podía tener tanto dinero, no cabía en la caja de seguridad.

El "polution-man", seguía a bordo y me seguía a todas partes; me contaba que era de una aldea pequeña donde había generadores de luz y agua corriente; siempre llevaba un palillo en la boca; cada vez que le decía algo movía la cabeza y hacía ruidos de asentimiento o disgusto, dependiendo de

lo que le contara, o de lo que él entendiera; era un hombre que le podía llevar todo el día al lado mío que no molestaba para nada; cuando tenía que ir al baño, él se quedaba en la puerta esperando a que saliera y se alegraba mucho cuando me veía salir sano y salvo de la operación de orinar o cosas parecidas; cuando él iba al baño, me pedía permiso y si veía cualquier mal gesto por mi parte, no iba y lo dejaba para más adelante. Nunca se tropezó conmigo, no me dio tiempo a saber que quería, creo que sólo quería ser agradable y estar a mi lado, me dio pena cuando se desembarcó, estuvo más de una hora despidiéndose.

CAPÍTULO XXXIX MI SECRETARIA Y LOS GRIEGOS

Por la tarde llegaron a bordo dos amigas del tercer oficial, una de ellas se había graduado en la universidad, creo que la carrera que había estudiado era una especie de dirección de empresas o económicas, ella lo llamaba investment, sabía escribir muy bien a máquina, por ese detalle, y por algún otro no profesional, la nombre mi secretaria en el acto, con derecho a comida, sofá para descansar y algo de dinero, dependiendo del trabajo que le diera.

Para empezar, le di todas las nóminas y la cuadratura de caja de fin de mes. Que suerte había tenido encontrándome con esa chica.

Le temo a los papeles, me aburren y además los hago deprisa y mal; hay marinos que les encanta el papeleo, los dibujitos, un cuaderno para cada cosa, doscientas carpetas, eso no está mal, siempre y cuando no sea yo el que tenga que seguir haciéndolo como norma.

Hay muchos marinos con el síndrome del gambucero. El gambucero es un tripulante muy curioso, sólo se le puede encontrar en los barcos de pasaje; vive en la gambuza casi las 24 horas, por miedo a que le roben la comida, siempre sentado en su mesa desgastada y con muchos dietarios a su alrededor donde apunta hasta la más mínima entrada o salida y siempre de mal humor cuando se le pide algo; sólo se lleva bien con su jefe, el mayordomo, y a su ayudante, que es el que trabaja, le tiene esclavizado, es una especie de "Evanezer", de Dickens en su obra cuentos de Navidad, hay muchos marinos con alma de "gambucero", yo no.

Nos avisaron de la refinería que en una hora empezaría la carga; no fue una hora, fueron siete horas de espera; sólo me fijo que nos han avisado, acerca de cuándo no me importa, porque siempre es mentira y como de todas maneras tengo que estar allí, que más me da; lo que siempre digo, que me avisen cinco minutos antes de empezar, que suele ser una hora.

Empezó la carga, el producto venía muy frío, unos 28, 29 grados, muy poca temperatura para ese Fuel-oíl, nos iba a costar muchísimo subirla con la calefacción de abordo, y sobre todo con esa caldera situada en la parte de popa de mi camarote.

Llamé a la terminal y ni caso, les amenacé con cerrar el manifold, pero sabían que nunca lo haría, al final de la carga el producto llegaba a casi 70 grados. Antes de salir a la mar nos llegó información del chárter de proceder a descargar off-shore Escravos, se trataba de un barco griego.

Cuando nos abarloamos, el primer oficial del barco griego me chillaba desde su cubierta, no podía entender lo que me estaba diciendo, me gritaba en griego y me hacía gestos también en su lengua, como si hubiera hecho algo muy malo.

Le pregunté a un marinero, filipino, que estaba en cubierta, y me dijo que el primer oficial era así, que estaba siempre de mal humor. Le dije al contramaestre, que cuando terminara la operación dejara un marinero de guardia en el manifold y todos los demás, se metieran dentro del barco, no iba a empezar la descarga hasta ese energúmeno griego dejara de gritar y hacer gestos.

Un oficial filipino del otro barco nos llamaba insistentemente, al final Callistus le contestó y le pidió hablar con el capitán, el oficial respondió que el capitán no estaba en el puente y que le avisaría.

Dos horas más tarde llamó el capitán griego y le dije que no empezaría la descarga si su primer oficial se comportaba de esa manera, no podía consentir que un griego racista y de mal humor tratara de esa manera a nuestra tripulación; el capitán griego me preguntó mi nacionalidad, al enterarse que era español todo cambió automáticamente; el capitán me preguntó si podía bajar a cubierta, y así podríamos hablar mejor que por la radio.

Bajé a cubierta y allí estaba el capitán griego con su primer oficial, el capitán me hablaba en italiano y el primer oficial tenía una sonrisa de oreja a oreja, me invitaron a comer y todo quedó olvidado.

No sabía que los griegos eran tan racistas, sabía que para ellos lo suyo es lo mejor, pero eso se da mucho en los pueblos mediterráneos donde la auto crítica es menor que en los países nórdicos; esos griegos eran muy racistas y creídos, pero hacía tiempo que no comía tan bien, les decía a todo que sí mientras que me dieran de comer.

Terminamos la descarga y el capitán griego me llenó de protestas, él me protestaba y yo le protestaba más, es un juego muy divertido el de las protestas al final de la carga, protestas que no sirven para nada.

Fuimos a cargar otra vez a Warri, se acercaba la Navidad y eso lo noté rápidamente cuando llegamos al fondeadero de Beneth Island, todo había subido de precio, pero ahora tenía dinero y no me importaba gastarlo porque no era mío y además todos esos gastos el armador se los pasaba al chárter.

Vino un pescador con su mujer a bordo, decía que le había roto las redes al pasar con el barco cuando estaba pescando, no me quedó más remedio que pagárselas y darle un poco de comida hasta que pudiera comprar otras. Por la pinta que tenía el señor que vino con su mujer, no había pescado en su

vida, pero tenía que creérmelo y además hacerme el arrepentido por habérselas roto.

CAPÍTULO XL IAN LAWS Y SUS STS UNDERWAY

El fletador me comunicó que teníamos cinco cargas seguidas, a un Panamax que debería arribar en breve a Escravos-Off-Shore, suponía bastante trabajo para el mes de Diciembre; no le dije nada a la tripulación, esas cosas no les motivaban demasiado; los nigerianos no pueden estar lejos de casa mucho tiempo, son gente muy familiar y tienen que estar rodeados de los suyos.

También recibí un mensaje del propio barco al que teníamos que cargar, lo firmaba un "Mooring Master" que se llamaba Ian Laws; en el mensaje me daba un punto de encuentro para hacer el transvase de la carga, también me preguntaba muchas cuestiones acerca del "parallel body length" cargado y descargado, acerca de mi manifold y muchísimas más preguntas, al final decía que la maniobra se haría de acuerdo con el "OCIMF recommendations for oil tankers".

Me mandó una "Safety Checklist 1 (pre-fixture information) y que por favor, le mandara la mía. ¿Y cuál era la mía? Yo no tenía ninguna lista de esas, estábamos en West África y ese Mr. "Mooring Master" todavía no se había enterado que aquí se hacían las cosas sin consultar el "OCIMF", o como le quiera llamar.

Le mandé un mensaje de vuelta, diciéndole que el punto de encuentro estaba muy lejos, nosotros los ship to ship lo hacíamos a no más de 12 millas de la costa; le di otra situación de encuentro, y el día y hora aproximada que estaríamos allí. ¿Quién era esa persona que quería mandar y decirnos como hacer las cosas?

En otro de sus mensajes me indicaba que estaba de acuerdo con el nuevo punto de encuentro, y por favor le mandara la información solicitada. Me sentí generoso y le mandé lo que me pedía, al fin y al cabo lo pedía con mucha educación y no podía negarme, pero me empezó a hartar con tanto e-mail, le dije que si precisara de más información llamara a mi armador.

Cuando estaba cargando, el capitán holandés-danés del otro barco de la compañía, me dijo que se le había desembarcado el segundo oficial, rápidamente le ofrecí al primer oficial que llevaba a bordo, diciéndole que era una persona conocedora de la zona y que no tendría problemas con él; aceptó y quedamos de acuerdo para hacer el transfer cuando pasáramos por Beneth Island.

Se lo comuniqué al primero, y se puso muy contento porque sabía que el otro barco estaba casi siempre fondeado en Beneth; lo que no le dije era que iba de segundo oficial, pero ya se enteraría al llegar a bordo.

Al terminar de cargar la primera carga, para el barco que llevaba el "Mooring Master" a bordo, pasamos por Beneth, pero esa vez no fondeamos, sólo dejamos al primer oficial en un "speed boat" con todas sus maletas, bolsas y demás, alejándonos rápidamente hacía la barra de Escravos para no perder la marea, que sería a medio día.

Cuando nos alejábamos por el río me empezó a dar pena haberle dejado; allí se quedó, al mejor estilo del "Negro Abelardo"; me pesa sobre todo, no haberle dicho toda la verdad.

El piloto que llevábamos a bordo estaba medio loco, me iba diciendo que él había matado a muchos paisanos de otro lado del río, de la zona de Chevron, y había quemado muchas casas del poblado, estaba orgulloso de lo que había hecho; le solté una charla diciéndole que eso no se debía hacer que todos éramos hermanos etc., lo único que conseguí fue ponerle más

agresivo, creo que estaba mal de la cabeza. Le pregunté su nombre, y me dio su nombre de trabajo, "Charly Papa five".

Llegamos a la boya 19 donde está la estación de pilotos del río, desembarco el piloto, pero al mismo tiempo vi como subían los de la comunidad, eso suponía que venían a por algo más que dinero.

Subieron al puente, eran dos, uno de ellos con camiseta negra de esas que usan cuando están en lucha, el otro con gorra muy calada y mirando a todos sitios, sin querer mirarme y muy nervioso.

Al de la camiseta negra ya le había visto antes, me dijo que las normas habían cambiado y había que pagar al subir y al viajar por el río; le pregunté qué cuanto, me respondió con justo el doble de la cantidad que le había pagado al subir, le dije que esperara un momento.

Bajé al camarote abrí la caja, saqué el dinero y cogí la biblia que tenía encima de mi mesa, volví al puente, y le dije al de la camiseta negra, -Take the money, but first swear over the Bible, that you are asking to all the ships captains for the same amount-, pegó un salto hacia atrás diciendo en voz alta a su compañero -Lets get out of here, after me there will come peoples that they are no afraid for the bible-.

Salió del puente y yo detrás, intentaba pararle para que cogiera el dinero; no quería dinero, estaba asustado, sabía que esa gente esperaba la mínima oportunidad para saquear el barco; al llegar a cubierta se paró, cogió el dinero y mirándome con desprecio y mucho odio, me dijo, -Cap, this is the last time you do this to me, next time you die-.

Subí al puente, casi no podía hablar, pero tampoco quería que se me notara el miedo que llevaba dentro; había salvado la situación momentáneamente, pero había demostrado debilidad y desde entonces sabían que estaba asustado.

Cuando salimos de la barra, dimos rumbo a la situación donde se encontraba el barco al que íbamos a descargar. Unas seis millas antes de llegar, el "Mooring Master" nos llamó para preguntarnos si habíamos completado la "check list" número uno, la cual debe ser rellenada por el charter o por el operador. No lo sabía, supongo que no estaba rellenada porque me hubieran dicho algo, de todas maneras le contesté que sí, que estaba hecha y todo en orden. -In that case, we will commence check list number 2-.

¿Y dónde tenía la check list número 2? Le dije a Callistus que buscara la guía de STS, sabía que al final de la guía había unos ejemplos de check list, efectivamente allí estaban, empezó a pasarme cada uno de los apartados a cumplimentar, le contestaba a todo que sí, que todo estaba en orden, el barco no cumplía ni con la mitad de las cosas que pedía o que aconsejaba la guía, pero teníamos que seguir adelante.

Cuando estaba a una milla, me dijo que parara el barco y esperara a que virara el ancla, porque la maniobra se realizaría "underway"..... ¿"Underway"?

Qué decía el "Mooring Master "ese, en movimiento, ¿para qué?, si yo iba muy bien al costado del barco fondeado, además, llevaba las defensas puestas; cuando me fije bien en su costado, él también las llevaba.

Le dije que usaríamos mis defensas, me dijo que no, que era orden del charter usar sus defensas y no las mías. Le dije que no me diera órdenes y que quitara sus defensas.

Se disculpó y con una voz muy serena me explicó que lo que íbamos a hacer era lo mejor para la seguridad de los dos barcos, que siguiera sus instrucciones y todo saldría muy bien; se volvió a disculpar, diciendo que él

debería estar en mi barco, pero que no tenía ningún medio homologado para venir a bordo.
Bueno... me convenció de momento, subimos las defensas y empezamos la maniobra. Empezó a explicar la maniobra a seguir, él pondría un rumbo y una velocidad constante en su barco, para que nosotros, con un cierto ángulo con respecto a su barco nos fuéramos acercando poco a poco.
Así empezamos, poco a poco, hasta que estuvimos paralelos, momento en el cual me dijo que fuera acercándome con un ángulo no mayor de 5 grados, lo que significaba, que si él estaba gobernando al rumbo 135 yo debería llevar un rumbo no menor de 130 grados, y seguir ajustando la velocidad de mi barco.
Cuando no quedaban más de 50 metros para juntarnos, era cuando la maniobra se complicaba un poco, entonces entra en juego la habilidad del capitán que está haciendo la maniobra, para ser claro, saber lo que estás haciendo, sobre todo sentir la maniobra hasta el final y no quedarte en blanco en ningún momento.
El pánico se cura con la experiencia. La maniobra salió perfecta, luego me explicó que era preferible esa clase de maniobra, porque en caso de peligro, se puede abortar sin ningún problema.
El barco madre llevaba las mangueras preparadas al costado, las conectamos y empezamos rápidamente la descarga. Transbordé al otro barco para conocer al "Mooring Master".
Se llamaba Ian Laws, un inglés de Sunderland, y también el dueño de la compañía, que se llamaba "Melbourne Marina Services". Me dijo que necesitaba otro mooring master, por lo visto tenía las cualidades necesarias para poder hacer esa clase de maniobras, ship to ship, le dije que estaría encantado de poder trabajar con él, pero tenía que terminar mi contrato.

Antes de la quinta, y última carga, me dijo que si la hacíamos con rapidez, él podría pasar el Fin de Año en casa, le contesté que se fuera preparando para darle un beso a su mujer antes del Nuevo Año.

CAPÍTULO XLI NAVIDADES EN MONKEY VILLAGE

Atracamos el día de Navidad en el pantalán de la refinería; Callistus me pidió permiso para hacer un "fellowship" o celebración, en la cubierta de popa; había invitado a gente de la refinería y algunos de nuestros tripulantes también querían asistir.

Callistus era pastor de la Iglesia anglicana; en Nigeria esos eran los únicos lazos que les quedaban a los británicos con sus antiguas colonias, de ahí que se inventaran la "Commonwealth" para no dejar sin cabeza visible a las antiguas colonias de la Iglesia Anglicana, que son muchas.

También me pidió que leyese algún versículo de la Biblia, que él me había regalado. Le dije que sí, entonces me puse a pensar lo que les podía leer, bueno ya se me ocurriría algo.

Al atracar en el pantalán de la Refinería, la primera persona que subió a bordo fue mi secretaria, se había hecho más de quinientos kilómetros para venir a bordo; tenía mucho trabajo para ella, así que, vino muy bien que viniera. Tenía mucho papeleo por hacer, la carga empezaría al día siguiente. Siempre me seguía esa pobre muchacha, y como disimulaba su tristeza.

Callistus ya tenía todo preparado para la celebración religiosa que se realizaría en la cubierta de popa. Miré rápidamente la Biblia, y que casualidad, la abrí por un versículo que venía perfecto para ese momento, y para ese público.

Nos reunimos todos a popa, y cuando digo todos éramos todas y todos, incluso el personal de la Refinería y las señoras de los tripulantes, incluidas

las del jefe de máquinas. El jefe de máquinas no asistiría por ser polaco, muy católico, y poco tolerante con otras formas de cristianismo.

Esas celebraciones son muy llamativas, todo el mundo participa cantando, dando gritos raros, y repitiendo lo que dice el pastor, que era "Callistus", el primer oficial.

Una de las canciones que me gustaba mucho decía así: -Thankyou, thankyou my Lord wathever I am now it is for Your Grace-; y otra, la muy conocida "Shall we gether at the river", que es como la de "Brotes de Olivo" para los católicos.

Y me tocó leer a mí, naturalmente no me quedaba otro remedio que leer a San Juan 8-7, -Él que esté libre de pecado, que tire la primera piedra-. A los que estábamos allí reunidos, lo único que nos podía consolar un poco, es el de no ser apedreados; la celebración terminó, y salimos a celebrarlo a la "Mokey Village".

Al salir de la refinería y andando por el camino de la selva que nos lleva hasta el poblado, se oía mucho griterío, un marinero del barco vino corriendo hacia mi diciéndome que el fitter tenía problemas.

Me acerqué donde se oían las voces, vi un tumulto de gente forcejeando, tratando de sujetar a uno de ellos, y cómo no, al que trataban de sujetar era al "fitter" del barco.

Una mujer lo tenía sujeto por la camisa, casi destrozada; la mujer, que estaba llorando, me dijo,- -Master, Master, he must pay me what he owes me-, no sé de qué me conocía esa mujer, no la había visto nunca; el fitter estaba borracho y no era capaz de decir una palabra, sólo se reía y pedía disculpas.

Llegó la policía y la cosa se puso sería, le dije a la mujer que me encargaría de pagarla, ella aceptó, pero claro, la policía también quería algo por todo

aquel escándalo, a la policía la despaché con quinientas nairas, lo de esa buena mujer, según ella, ascendía a cien dólares.

Le pregunté al fitter si tenía los cien dólares, creo que dijo que sólo cincuenta; volví al barco, los dejé allí, todos agarrados y hechos un lió en medio del camino.

Cuando llegué a la puerta de la refinería, los guardias de la entrada me dijeron que iban a mandar a mi secretaría al calabozo de la policía, se había tirado al cuello del guardián de la puerta de entrada a la refinería; claro, ahora me explico porque no estaba cuando lo del fitter.

Me llevaron al cuarto donde la habían encerrado, cuando me vio se tiró a abrazarme y a decirme que sólo se había defendido de las agresiones del portero; los guardianes me llevaron a ver al portero, tenía todo el cuello lleno de arañazos y marcas de dentadura en el brazo. El guardián estaba fuera de sí y muy nervioso.

Volví al cuarto donde estaba mi secretaría, le rogué pidiera perdón al guardián, al principio se negaba, al final accedió y le pidió perdón al portero, lo del portero me costó cinco mil nairas.

Tenía que salir corriendo al barco para buscar los cien dólares del fitter, que seguramente se lo estarían comiendo vivo. Cuando llegué a pagar a la señora del fitter, todo seguía como lo dejé, sentados, descansando, riendo y haciendo bromas, pero agarrando al fitter, para que no se fugara.

Pagué a la señora y mandé al fitter a bordo. Le dije a mi secretaría que me llevara al "Monkey Village", donde estaban esperando mis oficiales y también los de la refinería para celebrar el día de Navidad.

Cuando llegamos ya no había nadie, cansado y derrotado me senté en el bar de la señora que hacía comidas. Como siempre, le estaba dando de mamar

a una criatura que tenía en los brazos, se puso muy contenta cuando me vio; le pedí una "Star" y dos vasos, cuando vi los vasos bebí de la botella.

No lo podía creer, la música que salía del radiocasette "eran villancicos", estaba en medio de la selva oyendo "villancicos", el día de Navidad. Ni estaba triste ni nostálgico, sólo estaba cansado, quería descansar allí donde estaba y no pensar en nada más que en la Navidad.

A la mañana siguiente aparecí en el sofá de mi despacho, no sé muy bien como había llegado hasta allí, llevaba la misma ropa que el día anterior pero sin zapatos.

Me asomé por el portillo y vi Callistus en cubierta entrando en el cuarto de válvulas, eso significaba que la carga iba a empezar, y Callistus había tomado el mando de la operación, no me habían avisado.

No podía bajar a cubierta ahora, tenía que darle toda mi confianza a Callistus como primer oficial en funciones, había que fiarse de él; me había visto alinear las válvulas muchas veces, estaba seguro que sabía hacerlo. Me moría de ganas por bajar y ver lo que estaba haciendo, pero no, tenía que dejarle sólo y confiar un poco en él.

Noté por el movimiento de los marineros en el manifold que la carga había empezado y parecía que todo iba bien. Dejé pasar media hora, subí al puente para ver si había algún mensaje del fletador y cuál fue mi sorpresa, que me encontré a mi secretaría pasando las facturas al ordenador y trabajando sin que la hubiera ordenado nada, casi no lo podía creer, parecía que después de cuatro meses las cosas empezaban a funcionar.

Miré desde el puente a la cubierta y vi al oficial de inmigración sentado en una silla a la sombra de las tuberías, entonces me decidí a bajar. Todo empezaba a ser sorprendente, el oficial de aduanas estaba abajo en cubierta, esperando a que me despertara porque no quería molestar; bajé a cubierta

con dos mil nairas, se las di, me felicitó las Navidades y se fue muy sonriente.
¿Dónde estaba?, me habían cambiado el barco, o lo que era mejor, me habían cambiado de país, todo funcionaba como debía.
Callistus vino a darme la novedad, había empezado la carga; me dio la hora estimada de terminación de carga; también me enseñó la posición de las válvulas, estaban en posición de abiertas para comienzo de carga, mostrándome lo que iba hacer posteriormente; me quedé atónito viendo que sabía cargar el barco.
Antes de dejar la cubierta, vino el contramaestre y me dijo, -You see Master, the boy knows how to do it-, sí lo sabía , había aprendido sin que le hubiera enseñado, sólo mirando lo que hacía una y otra vez.
Terminada la carga, senté a Callistus al lado del surveyor, quería que aprendiera a hacer los cálculos de carga; le dije al surveyor que fuera despacito y explicándole lo que hacía, lo de despacito no hubiera hecho falta decírselo, porque allí, en Nigeria, tardan mucho en hacer los cálculos, se equivocan, borran y vuelven a empezar, así una y otra vez.
Yo tenía el cálculo en mi calculadora HP 41 CV, además tenía un programa para cargas de petróleo que lo había comprado en Venezuela. Al final del cálculo siempre había una pequeña variación entre el cálculo del surveyor y el mío, yo jugaba con más decimales que él, además mis interpolaciones eran más exactas que las suyas.
Se subieron las provisiones a bordo, el provisionista regaló a la tripulación un cordero de mediana edad, vivo, y seis gallinas también vivas. La tripulación ató al cordero a una de las bitas de la maniobra de popa, dándole mucho cabo para que se pudiera mover a sus anchas, las gallinas también andaban picoteando la cubierta, levantando oxido a cada picotazo.

Llamé a los pilotos del río para decirles que quería salir a las dos de la mañana, y así poder llegar a la marea de las seis; quería estar en la barra al amanecer y no perder 12 horas. Convencí a los pilotos para poder navegar de noche, no me pusieron pegas y me mandaron dos pilotos, uno para cada alerón.

A la 1,30 empezamos a virar cadena despacio, hicimos la ciaboga, y empezamos a bajar el río. Había una calima bastante baja que dejaba ver los árboles de las orillas pero impedía ver a menos de tres metros sobre el agua, era bastante arriesgado navegar sin poder ver a los pequeños cayucos de los pescadores que utilizan esas horas para salir.

Normalmente no llevaban ninguna luz, aunque con esa calima, necesitarían un buen foco para dejarse ver; si abordaba alguno de ellos, no saldría de la cárcel en toda mi vida. Los pilotos eran jóvenes, se ponían nerviosos de lo que oían y no veían, yo, ni oía ni veía nada, por eso estaba más tranquilo.

Cuando nos pasaban los cayucos por el costado los pescadores nos gritaban en su lengua local y los pilotos se escondían para que no les reconocieran. Miraba hacía popa y el cordero me miraba más asustado que los dos pilotos, a él ya no le quedaban más de dos o tres días.

Eso que estábamos haciendo, no lo volvería hacer jamás, demasiado peligroso, y todo para que Ian pudiera pasar el fin de año en casa.

A las seis de la mañana empezó a despuntar el día y empezamos a ver un poco más, ya estábamos muy cerca de la estación de los pilotos; desembarcamos a los pilotos y nos dirigimos a realizar el último "Ship to Ship", que completaría las 51.000 toneladas que debíamos descargar en el barco de Ian.

Cuando terminamos la maniobra, la tripulación filipina, del otro barco, había visto al pobre cordero atado a la bita de popa; le hicieron al

contramaestre una oferta de compra que no podía rechazar; el contramaestre hizo una reunión rápida, pidiendo quinientos dólares por el cordero; los filipinos aceptaron y empezaron las operaciones de transvase de cordero con el puntal de nuestro barco.

Al cordero, le habían hecho una especie de faja alrededor del estómago, le dejaba con las cuatro patas colgando al virar el amante del puntal. Cuando el cordero iba por los aires de un barco a otro, el capitán del otro barco, a donde se dirigía el cordero, que hasta ese momento no lo había visto, abortó la maniobra diciendo que el cordero no pondría ni una pezuña en su barco.

Entre tanto el cordero estaba suspendido del amante del puntal a unos 10 metros de altura y en cubierta de nadie. El capitán del barco donde se dirigía el cordero, me llamó preguntándome, quién había dado permiso para pasar el animal de un barco a otro, le contesté, que no tenía nada que ver con eso, que sería cosa de las dos tripulaciones; me dijo que no podía aceptar un animal vivo a bordo, a la vista de las objeciones del capitán, acerca del cordero, lo volvimos a posar en nuestra cubierta después de más de veinte minutos de duras conversaciones.

Los filipinos se quedaron muy tristes, a más de uno se le caían las lágrimas por no poder tener el cordero a bordo.

Me despedí de Ian, comprometiéndome, a que cuando terminara el contrato empezaría a trabajar para "Melbourne Marin Services".

CAPÍTULO XLII EL FPSO Y EL CAPITÁN DE LA CORUÑA

Recibimos la orden del fletador de dirigirnos al norte de "Delta Oil Field", allí se encontraba un FPSO, o lo que es lo mismo, Foating Production Storage and Offloading.

El FPSO, se llamaba "Crystal Sea", de compañía noruega, bastante pequeño, sólo podía almacenar 42000 barriles, pero tenía la ventaja que podía operar muy cerca de la costa debido a su poco calado, y a su vez tenía propulsión propia, se podía acercar a nosotros para descargar el crudo, tenía sistema D.P y no le hacía falta estar fondeado porque mantenía siempre su posición sobre la boca del pozo.

Tardamos unas 12 horas en llegar; la orden del fletador era, no llegar antes del día 31, así que llegamos el día 31 y un minuto.

Al Crystal Sea sólo le permitían producir unos 6000 barriles diarios, así era la ley para ese pozo, tardaba 10 días en llenar sus tanques, y tardaría más de 20 días para producir nuestra carga, íbamos a estar bastantes días fondeados antes de poder carga.

El "Crystal Sea" tenía una antorcha por donde quemaba los gases que venían con el crudo, se hacía muy visible desde el horizonte. Me puse en contacto con el barco factoría para decirles que ya habíamos llegado. La tripulación era noruega, no eran muy habladores y cuando vieron el barco al que tenían que descargar dejaron de hablar por completo. Lo entendía, era como si tuviéramos la peste, pero la más grave y contagiosa, esa peste llamada "miseria", a ningún marino le agrada estar cerca de ella por ser muy contagiosa.

Esa noche la tripulación preparó una barbacoa, a popa, para celebrar la entrada del nuevo milenio, el único que no lo pudo celebrar fue el pobre cordero, que lo mataron a las seis de la tarde del 31, sólo por esa noche me había vuelto vegetariano, le había cogido cariño al animal.

La vida se hacía monótona en espera de la carga; corría por cubierta y me bañaba en uno de los tanques de lastre segregado; la comida era escasa y debíamos racionarla para que nos llegara hasta que arribáramos al puerto de descargar.

La tripulación paraba a los cayucos de pescadores y compraban cervezas, el jefe de máquinas se puso muy contento cuando pudo seguir dando gas-oil por cerveza.

En las cenas de abordo, aunque no teníamos casi comida, se hacían con mucha dignidad; manteles blancos y servillas de tela. El camarero usaba una antigua sopera de alpaca para servir la sopa, en la sopera estaba grabado el nombre de Petrobas, la antigua empresa armadora del barco, no sé cómo podía haber sobrevivido a todos esos cambios de dueño.

A la sopa le acompañaba siempre una fuente grande de arroz; generalmente, ya no había más que comer, sopa y arroz blanco, ah..., pan mucho pan, un pan buenísimo con el que me hacía bocadillos de cebolla, de eso sabía mucho el maestro don Miguel Hernández.

A la hora de la cena, debatíamos sobre la situación en Cuba, y de los cubanos. No había casi comida pero dignidad muchísima y nadie protestaba por la falta de provisiones.

La cena se parecía bastante, cuando Charlot, en la película "La quimera del oro", se comía una bota con muchísima dignidad, sacándose los clavos de la boca como si fueran huesos pequeños, sólo nos faltaba Charles Trenet y Jorge Sepulveda para amenizarnos la velada con sus canciones dedicadas

al mar; esas cenas me calaron muy dentro, quitándome la poca tontería que podía quedarme.

Llegó el día de la primera carga, el "Crystal Sea "se abarloo perfectamente a nuestro costado. El Toro no tenía planta de gas-inerte, éramos una bomba en potencia, con todos los tapines abiertos y la amenaza constante del fitter cubano, el cual, tenía el doble vicio de fumar debajo de los botes salvavidas, decía que era su costumbre y le costaba mucho recordar que estaba en un petrolero cargando crudo.

Se hacía muy difícil respirar en cubierta, procuraba estar el mínimo tiempo posible, pero aun así sentía mucha angustia y ganas de vomitar cuando estaba más de cinco minutos.

Por fin llegó la última carga y con ella los surveyors y las autoridades. Los de inmigración subieron a bordo de muy mal humor, uno de ellos era el jefe de inmigración en Warri, un joven presumido y orgulloso, un negro muy peligroso; tenía caducado el permiso de trabajo, y el de inmigración me amenazó con quitarme el pasaporte si a la vuelta no lo había renovado.

Teníamos suerte porque las autoridades no querían estar más de cinco minutos en nuestro barco, allí no había nada que llevarse.

Las autoridades embarcaban por medio de helicóptero, aterrizando en el "Crystal Sea", después embarcaban en un "Rescue boat" para venir a bordo. El Surveyor, sólo venía antes de empezar la carga, para sondar y firmarnos el R.O.B.; al finalizar la carga venía a sondar y hacer el cálculo de lo cargado.

También vino a bordo, un representante de los dueños del pozo, un tío estúpido que sólo le sacaba pegas al barco; después de una acalorada discusión, perdí los nervios y le dije la verdad, -You have got what you have pay for,-

Se enfadó muchísimo y me empezó gritar y amenazar; se había equivocado al amenazarme, estábamos a 11millas de la costa, en un sitio en el que no tenía ningún miedo y además estaba en mi barco; entonces empecé a gritar, diciéndole, - Who do you think you are, do you think that are coming from the leg of the Queen?".

Los otros que había a su alrededor se empezaron a reír, el del pozo se hundió en la silla y ya no le volví oír hablar más, allí mandaba yo.

Salimos hacia Adbijan para descargar, esta vez ya no hubo más revisiones a la llegada por parte de las autoridades, solamente los de aduanas querían llevarse algo y nos intentaron hacer el lío con unas películas pornográficas. Fueron registrando camarote por camarote, y como para encontrar algo hay que trabajar a fondo, y ellos no tenían ganas de hacerlo, intentaron el camino más fácil.

Uno de ellos se hizo amiguete de uno de los marineros, y le preguntó - Have you any porno movie?- El otro tonto le contestó que sí, y le dio una película que tenía escondida en el camarote, el de aduanas subió corriendo a la sala de juntas, donde estaba reunido con las otras autoridades, me enseño la cinta porno ,diciéndome que la pornografía estaba prohibida en Costa de Marfil, le dije al oficial de aduanas,-This time, no money sir, take the A.B. with you.- Naturalmente él no quería al marinero, lo que quería era dinero, y esta vez estaba dispuesto a no pagar. Esperé y esperé, y al final se fue aburrido, y con la cinta porno.

Empezamos la descarga y por ahora todo iba bien. Estaba en mi despacho cuando el marinero de guardia subió a decirme que la mujer de James estaba a bordo y quería verme.

James era un marinero muy eficiente, pero el primer oficial que habíamos transbordado, le desembarcó junto al segundo cocinero por haber tenido una "pequeña discusión" a bordo.

James gozaba de muy buen humor, siempre estaba de broma con el segundo cocinero, hasta que un día al segundo cocinero no le cayeron bien las bromas de James, y le tiró un cuchillo por el portillo de la cocina, pinchándole un poco, en un hombro; James se sacó el cuchillo del hombro, lanzándolo de vuelta y con más contundencia; tuvo más puntería, y se lo clavo en una pierna, sin causarle mucho daño, pero se lo tuvieron que sacar en el hospital.

El primero los echó a los dos del barco; hablé con James, le dije que anduviera dos o tres meses sin acercarse por el barco, y luego, pasado ese tiempo, le volvería a enrolar; James era un buen marinero, y no quería perderle sólo por el capricho del 1er. oficial.

Bajé a la plancha y vi a una chica de unos 18 años con una niña con coletas y zapatos de charol brillantes cogida de su mano. Me preguntó si sabía algo de James, le dije que había desembarcado por vacaciones, y seguramente estaría a punto de llegar a casa, hacía más de tres meses que el primero le había echado del barco.

Me dijo, que si le veía, le dijera: que se había quemado la casa en la que vivían, el bebé de tres meses estaba dentro cuando se produjo el fuego y había muerto; que ella y su otra hija, estaban viviendo en una choza común con otras mujeres.

No sé si volvería a ver a James ¿pero cómo le iba a decir a él, todo lo que esa pobre chica me había contado en un momento? Era uno de los peores encargos que me habían hecho en mi vida.

Mientras la madre me estaba hablando, la niña me cogía de la mano mirándome muy confundida, seguramente por mi pálido color de piel; para la gente negra en África, ese color blanco pálido que tenemos los blancos, más o menos es como estar enfermo, o ser una persona débil. Los negros cuando están enfermos pierden ese color brillante de pie, y una especie de película blanquecina aparece por su cara, apreciándose fácilmente su falta de salud; la tristeza y el miedo a lo desconocido se apodera de ellos, volviéndolos melancólicos y asustadizos.

Fui a la cocina ordenando al cocinero que llenara de comida una "Ghana must go", a bordo no había mucha comida, esperaba que la provisión llegara en ese puerto, si no venía, nos apretaríamos más el cinturón.

La bolsa pesaba muchísimo, mandé a dos marineros que las acompañaran hasta su casa y les llevaran la bolsa. Ellas vivían al principio del espigón del canal de entrada, donde empezaba la playa y donde empezaban las chozas de madera, un barrio muy peligroso para un blanco sin protección, nunca se me ocurriría ir por allí.

Los franceses habían creado en Abijan un paraíso para pasar las vacaciones y a su vez poder vivir colonialmente.

Ser rico en Francia ya no merece la pena, hay muchos ricos y no se les distingue bien, pero en West África, los ricos es donde se sienten doblemente ricos, y además pueden gozar de una servidumbre que roza la esclavitud de siglos pasados, con un coste mínimo, porque los ricos también se miran el bolsillo a la hora de la contratación laboral de un esclavo, al fin y al cabo es lo que van buscando.

Curiosamente la gente con dinero presume de coches caros y pagar grandes sumas de dinero en los restaurantes de moda, pero a la hora del servicio, presumen de lo contrario, cuanto menos les pagan, más listos son,

seguramente será porque los coches y los restaurantes tienen precios fijos y los esclavos fluctúan más, dependiendo del hambre y las necesidades que estén pasando.

A propósito de los restaurantes, cuantos hubieran cerrado, si dependieran de mí como cliente.

Terminamos la descarga sin ningún contratiempo volviendo otra vez al "Crystal Sea" para seguir cargando. Durante el tiempo que habíamos estado descargando, el barco factoría no había producido prácticamente nada, la producción había estado parada por problemas con los oficiales de aduanas, ellos decían que el barco había producido más de seis mil barriles diarios; ahora tendríamos que esperar unos veinte días para completar la nueva carga.

Había llegado a la zona, un barco "Supply" para realizar operaciones de fondeo de anclas, y situar un campo de boyas, seguramente cuando estuviera terminado atracaríamos allí así el Crystal Sea no tendría que desconectarse de la boca del pozo cada vez que nos daba la carga.

Tuve la grata sorpresa, al saber, que el capitán del "supply" era español, de La Coruña; estuvimos hablando por radio, me dijo que tenía una botella de vino y un chorizo muy bueno de León; le invité a venir a bordo, me contestó que cuando terminara la faena que tenía, vendría.

Así fue, al día siguiente vino a bordo con el chorizo y la botella de tinto, y como dice la letra de la canción, "Que bien sabe el vino español en tierra extraña". Qué bien nos sabe lo español cuando estamos fuera de España, sobre todo, y como dice la copla por colombianas "Cuando te arrastra la vida y te lleva lejos de ella".

El capitán del “supply” me contaba cosas de La Coruña y de otros compañeros comunes, a los cuales yo también conocía. Hablábamos de la suerte de uno, el enchufe del otro para conseguir trabajo en tierra.
Un porcentaje muy alto de marinos españoles, su único su objetivo es trabajar en tierra, al que lo consigue, se le considera como persona muy inteligente. El marino que deja el mar muy pronto, incorporándose a un trabajo en tierra, aunque dicho trabajo no tenga nada que ver con la profesión de marino, se le considera laboralmente afortunado.
Tengo compañeros que con menos de 35 años han abandonado su profesión de marino, por trabajos algunas veces en la administración marítima y otras veces en compañías que no tienen nada que ver con el mar. Lo cierto es, que entre mis compañeros que sus padres o familiares eran marinos de guerra, la mayoría de ellos han conseguido buenos puestos en la administración.
La reserva naval era una buena salida para todos aquellos que estudiaron la carrera de náutica y fracasaron como marinos mercantes o civiles.
Intenté no sacar el tema de los enchufes y de los enchufados, yo era un marino privilegiado que adoraba mi profesión, no necesitaba envidiar algo que desconocía y que me gustaría ignorar hasta que me llegue el retiro, si me queda algo.
El capitán del “supply”, se quedó muy sorprendido de ver una biblia en la mesa de mi camarote, le expliqué, que era un libro imprescindible para navegar por el mundo y concretamente en West África; son muchas las razones para llevarla, la más importante, es que los países subdesarrollados donde la vida no vale nada, tener a Dios para refugiarte es muy importante; no creer en Dios en los países desarrollados y democráticos, es muy fácil, llevar agua por el desierto es imprescindible, llevarla en Paris no es necesaria hay muchas fuentes y bares para beber.

El capitán español me invito al “supply” y me fui con él. El jefe de máquinas era un belga de muy mal carácter, el primer oficial un polaco muy joven y de poca experiencia, el resto de la tripulación, filipina.

El capitán del “supply” hablaba inglés y francés perfectamente; qué gran diferencia hay entre los marinos españoles que siempre han navegado fuera de España y los que siempre han estado haciendo cabotaje alrededor de la península y sus islas; para navegar en barcos extranjeros, no te vale de nada hablar “el Panocho”, aunque, según dicen, el saber no ocupa lugar, pero a veces atonta, la vida es demasiado corta para aprender “el bable”.

Los días fueron pasando hasta que estuvo lista la carga y con la carga volvieron los de inmigración, esta vez venían a por mí; el jefe de la inmigración de Warri me pidió el pasaporte, ya lo tenía todo planeado, y le di una libreta de navegación panameña que tenía a punto de caducar, la miró por encima y como parecía un pasaporte, se quedó muy contento.

Le avisaron por radio diciéndole que no había camarote para él en el Crystal Sea, el jefe de inmigración les contestó, -If I have to be here a minute more, there will not be any operation, I want a cabin and I want a cabin now-

Me miró cuando terminó de hablar y me dijo,-I am not going to stay in this lousy ship, not a minute more.-

Llamaron del Crystal Sea para decirle, que habían encontrado un camarote para que pasara la noche, era una ventaja muy grande que nadie quisiera estar en mi barco, se vive muy bien cuando la gente estúpida no se quiere relacionar con uno. Terminamos la carga, dirigiéndonos a Lagos para hacer provisiones, después zarparíamos hacia Limbe, Camerun, para descargar.

CAPÍTULO XLIII FONDEADA EN LAGOS Y VIAJE A CAMERÚN

A la llegada al fondeadero de Lagos, te encuentras con una enorme cantidad de barcos fondeados, y lo que es peor, muchos de ellos están abandonados, no tienen luz alguna para poderles distinguir por la noche o en tiempo de "Harmarttan".

El Harmarttan es un fenómeno que se produce en la costa occidental del golfo de Guinea; está producido por la arena del desierto del Sahara en suspensión que con los vientos del norte llega a bajar a la costa del golfo, produciendo falta de visibilidad y sequedad en el ambiente. La época del Harmarttan empieza a finales de Diciembre hasta primeros de Marzo.

Quería fondear a no más de dos millas del canal de entrada a Lagos; estaba plagada de barcos la mayoría en deshecho. No recomiendo fondear a ningún barco donde lo hice, a no ser que tuviera tripulación nigeriana o fuera una chatarra como el mío.

Normalmente los piratas del fondeadero te saquean el barco y no te dejan nada de valor a bordo. Nosotros no teníamos problemas de saqueos, no había nada que saquear.

La provisión llegó a medio día, pero la mitad de la tripulación no estaba a bordo para descargarla, muchos de ellos vivían en Lagos y habían desembarcaron para ver a sus familias; lo más importante y lo que estaba esperando había llegado, era la carta de la zona para poder llegar a Limbe y poder fondear sin problemas.

La carta llegó en manos de Mora, un representante nigeriano del armador, los marineros le hacían muchas reverencias, porque era él, quién les

embarcaba. No era mal paisano, vivía a la sombra del armador, aunque él era quién solía dar la cara si había problemas a bordo.

Terminamos de cargar la provisión, todo el mundo a bordo, viramos cadena y antes de que oscureciera pusimos rumbo a Limbe, Camerún. Como faltaba un oficial, debido al traslado forzoso del primero, tenía que hacer guardia de ocho a doce.

Aproveché para enseñarles, al segundo y al nuevo primero "Callistus", a utilizar el sextante; hice algún cálculo de observación de sol por la mañana y traslado de la recta de altura obtenida hasta medio día para cortarla con a latitud observada.

Les enseñé a bajar el Sol hasta el horizonte, y mover el sextante a derecha e izquierda hasta que lo besara con borde inferior, lo que se llama tangentear el horizonte.

Lo del sextante tiene su parte romántica, sobre todo para la gente que nunca lo ha utilizado; para muchos es la meca de la sabiduría náutica, para los que lo hemos utilizado con frecuencia, es un elemento de medida, que sin una buena calculadora, sin un almanaque náutico del año en curso, sin un buen cronómetro o una buena hora en nuestro reloj digital, sin una más o menos buena situación de estima, sin un buen horizonte y lo más importante, que no esté nublado para poder ver lo que queremos ver, sin todo eso, la observación puede ser un fiasco; todos esos detalles y un sexto sentido para saber si lo que estamos haciendo, lo estamos haciendo bien, son los ingredientes para cocinar un buen cálculo.

Hoy en día los cálculos no tienen el valor que tenían antes debido naturalmente a las situaciones obtenidas por los satélites y procesadas por el GPS. Ahora se observa para saber si has observado bien, antes se observaba,

para saber la situación del barco y modificar el rumbo conforme a la nueva situación.

Callistus tocaba el sextante con muchísimo cuidado y miedo, así es difícil coger el sol, creo que ninguno de los dos llegó a bajar el Sol al horizonte y menos tangentearlo, pero estaban contentos, que era de lo que se trataba.

Dos días más tarde arribamos a Limbe, un puerto con una terminal para petroleros y un muelle interior para carga general, al que también atracan buques tanques con productos. Nos mandaron fondear, no atracaríamos hasta el día siguiente.

En esa zona el cielo siempre está nublado, y el grado de humedad es muy alto, quizás sea por el gran valle que se forma entre el continente africano y la isla de Macias Nguema, ahora será la isla de Teodoro Obiang, capital Malabo, la antigua Santa Isabel.

De Malabo a Camerún le separan apenas unas 20 millas; es una zona de calmas y lluvias casi constantes, la malaria se ceba con sus habitantes.

Malabo fue durante muchos años el puerto preferido de muchos marineros de Trasmediterránea, que al llegar a la isla eran tratados como reyes, muchos de ellos llevaban una doble vida entre la Guinea y sus casas en España.

Atracamos al día siguiente en la terminal de Limbe, se notaba a simple vista que estaban más organizados que en Nigeria, con esto quiero decir, que te intentan robar igualmente, pero más a la europea, aunque el objetivo final es el mismo.

La descarga la hicimos muy despacio debido a la gran presión de vuelta que sufría el manifold; el "tank-farm" no estaba lejos pero la presión llegaba casi a seis bares, demasiado para las bombas de a bordo y sobretodo para las viejas tuberías en cubierta.

Terminamos la descarga dejándolo todo listo para zarpar, sólo faltaba el práctico. El práctico no embarcó hasta que lo hizo el Capitán de Puerto; ya me extrañaba a mí que todo estuviera saliendo tan bien.

Embarcó el capitán de puerto queriendo ver todos los certificados, que ya estaban caducados la mayoría. Le pedí directamente el precio para poder salir de allí, no me quiso decir una cifra concreta, pero cuando le ofrecí 200 dólares se puso como una fiera y fue cuando le vi todos los agujeros que tenía en la camisa que llevaba.

Cuando llegó a bordo, con andares al estilo de los Presidents de Comparsas Moras, inspirador irremediable para compositores noveles de pasodobles, al mejor estilo del maestro Fermín Murillo, aunque sin el valor del maestro; con su chaqueta azul, corbata con anclas y pantalón gris, me pareció una persona seria, difícil de comprar, o por lo menos muy cara, pero le vi los agujeros de la camisa cuando se tuvo que quitar la chaqueta debido al calor reinante de a bordo.

De repente se me pasó el respeto que en un principio le tuve, y vi que estaba hecho del mismo material que las demás autoridades de "West África". Me pidió dos mil dólares para poder salir, pero el fallo de haberse dejado ver los agujeros de la camisa, hizo bajar mucho su cotización, hasta el mismo se había dado cuenta de su error y se volvió a poner la chaqueta; pero ya era demasiado tarde, le había costados doscientos dólares, porque yo estaba dispuesto a subir hasta seiscientos, pero se quedó en cuatrocientos, y la promesa falsa, que al viaje siguiente le daría más.

Un error de esos para un profesional del robo y el engaño era imperdonable, y él lo sabía, por eso se fue sin rechistar abrochándose la chaqueta; ah, cuando se marchaba también le vi las suelas de los zapatos llenas de

agujeros, creo que le había pagado demasiado, con doscientos hubiera sido suficiente, pero no puedo estar en todo.

CAPÍTULO XLIV DESEMBARQUE Y VUELTA AL MUNDO

Volvimos al "Crystal Sea", desembarcaría desde allí, mi contrato estaba cumplido con creces, no le debía ningún favor al armador. Me hizo el relevo el danés-holandés y desembarqué en helicóptero con el jefe de máquinas desde el "Crystal Sea".

Volamos hasta Warri y desde allí un taxi a Lagos, con lo fácil que es Warri-Lagos en avión, pues no, seis horas en taxi sin aire acondicionado y con todo el calor del mundo, pero iba para casa, ya nada me importaba.

Llegué a casa y fue casi llegar y salir; me llamó mi agente dándome muchísimo jabón y diciéndome que marinos como yo quedaban muy pocos, eso significaba que me iba a pedir algo o que me iba a mandar a un candray, al final fuero las dos cosas.

Me pidió que embarcara en dos días; el barco era el antiguo D. Juan, lo acababa de comprar Fernández Tapias a Trasmediterránea, no sabían qué hacer con él y se lo había fletado a una empresa canadiense de cruceros y expediciones a sitios difíciles de llegar.

Al principio te crees que te han llamado porque eres el mejor para ese puesto, pero luego te vas enterando que te han llamado porque nadie quiere hacerse cargo de un barco antiguo que ha estado seis meses parado, que no tiene casi autonomía para cruzar el Atlántico sino utilizas tanques secos o reservas de estabilidad para meter más combustible; que la capacidad de los tanques de agua dulce es muy poca, escasamente llegaría a tres días en el caso de no funcionar la planta de ósmosis; que el barco va a dar la vuelta al

mundo con pasaje la mayoría estadounidense; que el food and bebery perteneciera a una empresa que no conoce nadie; que el jefe de máquinas es la primera vez que ve ese tipo de barco; que los armadores nunca habían tenido un barco de pasaje, y lo más importante, el nivel de ingles de la tripulación técnica (oficiales de puente y máquinas) dejaba mucho que desear.

Llegué a los astilleros de Cádiz, donde en uno de los muelles se encontraba el barco atracado, a la espera de pasar todos los certificados que tenía caducados, que eran la mayoría.

Cuando subí a bordo, no era muy tarde, aunque sólo estaba el marinero de guardia, me dijo que el capitán saliente se había ido a casa, se conoce que vivía en Cádiz, y volvería al día siguiente; me comentó que el Staff Captain estaba a bordo, por si quería hablar con él.

Me llevó a su camarote, llamó a la puerta y apareció un hombre muy bajito con mucha cantidad de pelo en la cabeza, y gafas, también de mucha graduación; me dijo, -Ah, ya has llegado, no sabes dónde te has metido, no funciona nada, a mi me han ofrecido pasar a capitán pero no he aceptado por las malas condiciones del barco, el capitán saliente se va porque está a punto de jubilarse, han llamado a muchos capitanes y ninguno ha querido embarcar-.

Que te digan todo eso, cuando acabas de embarcar, no anima nada y ese Staff Captain, que era la alegría de la huerta, animaba menos.

Al día siguiente, y sólo para pasarme el mando, vino el capitán saliente, que me dijo: -Mira Tomás, no voy, porque estoy a punto de jubilarme, y además a mi lo "náutico", ya me empieza a aburrir, hay una compañía que va a comprar un barco nuevo y quieren que les asesore en las cuestiones de hotel-.

No quería creerme lo que estaba oyendo, que a un marino..... "lo náutico le aburría", y se iba para asesorar acerca del catering, de las sabanas y de las bailarinas; si le quitas lo náutico a un barco de pasaje te acabas de cargar todo el encanto del barco.

Realizamos el cambio de mando, y el capitán saliente se marchó; no le pedí que me explicara nada, él tampoco se ofreció a darme ningún tipo de información relativa al funcionamiento del barco, sólo me dijo que si tenía alguna duda le preguntara al Staff Captain.

Empecé a buscar por el camarote documentación y planos para conocer las particularidades del barco, y así empezar a familiarizarme un poco con él; al rato subió el Staff-captain, con un papel escrito a máquina, indicando en el mismo el tipo de uniformidad que habría de llevar en cada momento y cuando y donde debería usar la gorra con el uniforme.

Leí el papel dos veces, no tenía uniforme, sólo un buzo en la maleta para revisar el barco de arriba abajo. Había que confeccionar todo el sistema de abandono y seguridad de abordo, y el Staff, que se supone se encargaría de eso, me viene con un papel sobre la uniformidad en sus diferentes eventos.

Llamé a la agencia de embarque para decirles, que con ese Staff Captain, no zarparía de Cádiz, ellos lo entendieron perfectamente, lo habían dejado a bordo a ver si colaba, pero no, era imposible que colase una persona así para ese puesto, y para un viaje de más de tres meses alrededor del Mundo.

Le comenté a mi agente embarcador, que tenía un compañero que podría venir y hacer el relevo al del uniforme y las gorras; mi agente no lo pensó dos veces y me rogó que le le llamara rápidamente, le contesté que no sabía si estaba disponible pero que le llamaría.

Llamé a mi amigo Alejandro, él no estaba y se puso su mujer; ella me dijo que estaba embarcado en un ferry de Almería a Nador, le expliqué cuales

eran mis planes y porque quería que Alejandro viniera, me dijo que le llamase y tratara de sacarle de donde estaba, algo pasaba entre Alejandro y su mujer.

Llamé a Alejandro, le expliqué que le necesitaba a bordo y que le daba dos días para embarcar en Cádiz, también le dije que su mujer estaría muy contenta si salía de donde estaba; me contestó que pediría la cuenta ese mismo día y en dos días estaría en Cádiz.

Poco a poco fui conociendo a la tripulación, porque poco a poco fueron apareciendo a bordo.

La directora de hotel era canadiense, el food and bevery noruego, la jefa del crucero estadounidense, el mayordomo griego, los camareros filipinos, indonesios, birmanos etc., el contramaestre y los marineros españoles, los mozos de cubierta y muchos otros, hondureños, los de la basura jamaicanos, y por supuesto, los de la lavandería, que nunca cerraba, chinos. Enrolados unos 300 más o menos, y más de 20 nacionalidades a bordo.

El primer oficial de Santander, le gustaba vivir bien, cosa que es muy respetable; el radio de Cádiz y odiaba a todos los vascos sin distinción poniéndoles a todos en el mismo saco, era muy buen profesional pero demasiado radical con los vascos.

El segundo y el tercero peruanos, no daban un ruido, no sé si trabajaban o no, pero nunca se les oía y eso se agradece.

La directora de hotel canadiense y su compañero, porque vivían en el mismo camarote, un francés jefe de los reposteros, era jefe, porque era el único. La directora de hotel se llamaba Cintia, no era muy agraciada físicamente pero sabía tratar bien al pasaje y su departamento lo llevaba perfectamente.

Salimos del astillero, con todos los certificados en orden para atracar en el puerto de Cádiz, allí hicimos provisiones y cargamos al pasaje, unos

trescientos, venidos la mayoría de Estados Unidos, había también canadienses y japoneses.

CAPÍTULO XLV DE CÓMO SALIMOS DE CÁDIZ Y CRUZAMOS EL ATLÁNTICO

Zarpamos para dar la vuelta al mundo, la primera parada sería Funchal. No había hecho muchas maniobras con ese barco, sólo la salida de astillero que me ayudo el práctico y casi rompemos un spring a proa, para atracar lo hicimos muy despacio dejando el barco muy lejos del muelle y con los cabos lo fuimos atracando, una maniobra que si me hubiera visto algún conocido marino se hubiera muerto de risa, pero me dejé llevar del práctico, era él, el que había hecho los movimientos del barco los últimos seis meses.

Aunque era de noche, y pese a que no se encontraba en el muelle el "Chato de la Isla", para despedirnos, zarpamos de Cádiz; le dije al práctico que iba a probar las Kamewas para saber cuántos puntos avante le tenía quedar y cuantos atrás para que el barco girara sobre su eje sin que hubiera traslación avante o atrás.

Más o menos igual que el J.J. Sister, un punto avante y tres a cuatro puntos atrás para mantener el barco en el sitio y ciabogando; comprobé que su par de giro era muy grande, y ayudado un poco con la hélice de proa, el barco ciabogaba sobre su eje sin moverse del sitio.

Saqué el barco perfectamente paralelo al muelle, ciabogando en la mitad de la dársena, despidiendo al práctico lo antes posible para dirigirnos al canal de salida.

A la mañana siguiente dejamos Cabo San Vicente por el través de estribor y empezó el mal tiempo. El mar venía muy arbolado del nor-oeste, vientos de fuerza siete-ocho; el barco subía y bajaba perfectamente, era muy marinero, pero la tripulación no, quitando los oficiales el resto estaba bastante descompuesto, incluso el alumno de puente hizo varias salidas al alerón, le

pregunté si le quedaba poco para morirse, me contesto que ya estaba muerto y que todo le daba igual, supongo que en esos momentos te da igual que se hunda el barco o que te toque la lotería, lo que el alumno quería era que se acabara ese calvario.

Fui a mi camarote y me encontré al camarero echado en el sofá del despacho, había intentado hacerme el camarote y se estaba muriendo en mi sofá, le mandé a su camarote antes de que me pusiera perdida la moqueta. El mal tiempo fue calmado a medida que nos íbamos acercando a las Islas de Madeira.

Atracamos en Fulchal; el médico de a bordo, un estadounidense, me comunicó que no teníamos "desfibrilador" y no podíamos cruzar el Atlántico sin él. Llamé al agente para comprar uno, y claro, encontrar un "desfibrilador" no es tan fácil, esos aparatos no se venden en los supermercados, tampoco los chinos los tienen en stock.

Quedaba una hora para salir y todavía nada del dichoso aparato, diez minutos antes de la salida apareció uno coche de la cruz roja con el agente y el "desfibrilador". Nuestro agente en España les había prometido mandarles uno nuevo al día siguiente por avión desde Lisboa, supongo que no sería el único que les quedaba a los de la cruz roja en toda la isla y si era el único que no les pasara nada.

Salimos a la hora prevista hacia Santa Lucia, una de las islas que forma la frontera del mar Caribe con el Atlántico. El tiempo era bueno, el barco iba haciendo unos 15 nudos, sumándole el nudo y medio que le ayudaba la corriente. Ese mismo barco antes de la transformación y en la línea de Barcelona-Palma o Valencia-Palma daba de 18 a 19 nudos de media; no podía entenderlo y trataba de preguntárselo al jefe de máquinas, él no sabía

nada; le pregunté al primero de máquinas, un hondureño chulo y protestón, me dijo que llevaba 5 años en ese barco y siempre andaba lo mismo.
El barco lo llevábamos un poco aproado por haberle metido gas-oíl en unos tanques vacíos que eran de reserva de estabilidad, lo que habíamos hecho estaba totalmente prohibido, no se podía meter nada en esos tanques; dichos tanques tenían una pequeña cementada como lastre, y también tenían tuberías, y por esas tuberías se metía y se sacaba el gas-oíl, lo que hicimos era para ir a la cárcel.
Casi todos los tanques de agua dulce, estaban situados a la parte de proa. Los motores sólo quemaban gas-oíl, saliendo carísimo y poco rentable estar todo el día navegando y sobre todo dar la vuelta al mundo a gas-oíl.
La mayoría del tiempo lo pasaba en el puente estudiando la derrota a seguir y los puertos que íbamos a tocar durante la travesía. Alejandro el staff y Javier el primer oficial, eran los que después del trabajo, disfrutaban más del barco, les envidiaba, pero era envidia sana, me gustaba que los oficiales se lo pasaran bien, en sus horas de descanso naturalmente.
El jefe de máquinas, de El Ferrol, era el rey de la noche, se le podía ver por los bares y la discoteca, ponía la escusa de que tenía que revisar si las neveras enfriaban debidamente y producían suficiente hielo.
Un noche, en el bar de la discoteca, se apoyo en la máquina de hielo, y no se sabe por qué circunstancias, casi se electrocuta al contacto con la máquina, los camareros del bar se creían que estaba bailando y riéndose apoyado a la máquina de hielo, lo que estaba era electrocutándose hasta que cayó al suelo medio inconsciente, me enteré de lo sucedido cuando le firmé el parte al médico de abordo.
Todos los días a las siete y media de la mañana tenía una reunión con los diferentes jefes departamento, se hacían para coordinar los trabajos; las

reuniones empezaban muy bien, con café, té y toda clase de bollería pero terminaban siempre con grandes discusiones entre el hotel y la máquina; la directora de hotel le exigía al jefe de máquinas que reparara todos los defectos encontrados por los pasajeros en sus camarotes, el jefe de máquinas le decía que no tenía personal suficiente, se llegó a un acuerdo y se cedió a la directora de hotel un fitter y un carpintero, desde aquel momento la directora empezó a protestar menos y arreglar más.

Durante casi toda la travesía hasta Santa Lucía, la mar nos venía por la aleta de estribor, por lo cual debíamos llevar conectados los estabilizadores, en previsión de algún bandazo no deseado, especialmente cuando la piscina estaba llena y los balances hacía que se formara una gran ola en su interior que chocaba con sus paredes y se hacía imposible el baño.

La piscina según el SOLAS se debía vaciar en menos de 10 minutos, era una de las cosas que el barco cumplía ampliamente, en las demás no se, pero esa la cumplía.

A las diez de la mañana, el Staff, el primer oficial, el radio y el jefe de máquinas, tomábamos un refrigerio en una de las mesas reservadas para la oficialidad que rodeaban la piscina; la tertulia durante ese pequeño almuerzo se hacía muy interesante y divertida, nunca hablábamos de trabajo; el radio y el jefe de máquinas nos ponían al día de todos los chisme de abordo y sobre todo nos reíamos mucho con las aventuras nocturnas del jefe de máquinas.

Una mañana el guía de la expedición japonesa, me comunicó que había sido invitado a la ceremonia del té, que se iba a realizar en la toldilla de popa, por una señora natural del Japón, que porqué no decirlo, está muy lejos.

Me llevé a la ceremonia a Javier y a Alejandro, debido a que desconocía las pretensiones de la señora japonesa y no quería privarles de tan exótica celebración.

Antes de la ceremonia, el guía e interprete japonés, que era gay y muy amable, nos indicó que la ceremonia era un ritual muy serio en Japón, y que la señora celebrante, había asistido a clases y cursos durante más de tres años y así poder estar preparada para aquel mágico y místico evento.

Nos sentamos alrededor de una de las mesas preparadas para ese momento; a la hora exacta apareció la señora japonesa vestida con un quimono de seda muy propio para la circunstancia, la cara totalmente empolvada y un reloj de oro en la muñeca izquierda que no le pegaba nada.

No quise mirar a ninguno de mis acompañantes, si lo hacía las carcajadas iban a ser monstruosas y no quería perder el respeto a esa señora ni a la delegación japonesa que se encontraba alrededor de nosotros viendo la ceremonia y haciendo fotos con sus máquinas japonesas de última generación.

La ceremonia duró muchísimo; una vez servido el té, empezamos a beber y milagrosamente todavía estaba muy caliente, eso sí me pareció un buen truco de magia, que después de más de una hora de ceremonia, el té estuviese todavía caliente, ahora si entendía el porqué de los tres años de prácticas.

Cuando terminó la ceremonia todos aplaudimos; Javier y Alejandro salieron corriendo en dirección al puente, yo también abandoné el lugar de la ceremonia, no sin antes proceder a las consabidas reverencias, que por mi falta de práctica nunca logré hacerlas al mismo compás y con el mismo estilo de los demás japoneses, creo que me doblaba más estilo de barítono de zarzuela, que de un oriental agradecido.

Antes de llegar al puente, las carcajadas se podían oír través de la puerta. Me sentía orgulloso de haber sabido mantener el tipo durante toda la ceremonia, ese tipo de cosas son a las que te puedes exponer cuando eres capitán de un barco de cruceros, el tipo de carga que llevábamos era muy raro.

El día que pasamos la hipotética línea que indica el haber cruzado la mitad del Atlántico, celebramos el cock-tail del capitán, al cual asistieron todos los pasajeros y oficiales con uniforme; la directora de hotel, como jefa de protocolo, me colocó en la puerta de entrada al salón donde se iba a celebrar la fiesta.

Los pasajeros iba pasando al salón, no sin antes estrecharme la mano y cambiar impresiones; cuando iban pasando les decía, -How you do", ellos me respondían, -Captain my toilette is not working good. Captain the T.V. in my cabin has not any channel working-, y etc., etc.... En vez de haber estado allí dando la mano, y la cara, deberían haber estado los del astillero de Cádiz, y en su defecto un carpintero, un electricista y un fontanero, para tomar nota de todos los defectos.

La orquesta empezó a tocar un vals para que el capitán sacara a bailar a una de las pasajeras; las luces de los focos no me dejaron elegir bien y saqué a bailar a una pobre mujer que estaba mal de la cabeza; había recibido quejas de la directora de hotel sobre el comportamiento de esa señora, que le iba diciendo a la tripulación que todos íbamos a morir; según uno de los pasajeros, la señora venía de una familia con bastante dinero; también se comentaba que el marido la había metido en barco para quitársela de encima durante los 112 días que duraba el crucero.

Ella me hablaba, pero el ruido de la música me impedía oírla; bailé un poco, y en cuanto pude se la pasé al jefe de máquinas que tampoco pudo oír lo que

ella decía; el jefe era un profesional, no le hacía un asco a nadie, ni a nada que llevara faldas.

En el barco estaba prohibido fumar, sólo se podía en el puente; la directora de crucero, americana, claro está, prohibió sin consultarme el fumar dentro del barco, yo cuando me enteré, también prohibí fumar en cubierta o en cualquier espacio exterior, pero se podía fumar en el puente con el permiso del oficial de guardia.

Uno de los pasajeros, que tenía 82 años y que había sido marino de guerra, le gustaba fumar puros, no podía casi moverse pero se fumaba unos puros impresionantes mientras estaba sentado en una silla alta del puente, divisando el horizonte y señalando al oficial de guardia por donde venían los barcos enemigos; se le iba la cacerola de vez en cuando, pero lo que tenía peor eran los bronquios.

Fueron pasando los días hasta que arribamos a Santa Lucía; atracamos en Port Castries donde llegamos al amanecer; el práctico embarcó dentro de la bahía que hace de puerto natural y muy bien resguardado a la mar, pero abierto a toda clase de viento.

Hice ciabogar el barco para poner proa al canal de salida; al barco le costaba ciabogar debido al viento contrario pero cuando la proa supero el viento entonces fue todo más rápido; llevándonos el barco rápidamente hacia el muelle, teniendo que pararle la caída con una ciaboga contraria; esa maniobra la tuve que realizar varias veces, una de la veces uno de los motores se paró, y no le dije nada al práctico para no ponerle nervioso, de todas maneras ya casi no necesitaba la máquina, el viento lo atracaba de igual manera, además, ya casi estábamos pegados al muelle.

Una vez atracados la máquina de estribor volvió arrancar y fue cuando el práctico se dio cuenta que la máquina de estribor se había parado y vuelto a

arrancar, pero ya era demasiado tarde para que el Sr. práctico se pusiera nervioso. Le invite a desayunar, se comió la mitad de una bandeja llena de croissants y se bebió una cafetera llena de café.

En los barcos de pasaje el capitán no atiende a las autoridades, es el pursell o sobrecargo quién se dedica a esa dura y a su vez noble tarea de torear a las autoridades y tratar de hacer una buena faena sin que te pillen en nada.

Alejandro cuando estábamos en puerto nos deleitaba con un ejercicio de botes que duraba más dos horas, a ninguno de la tripulación le gustaba hacerlo pero había que apuntarlo en el diario de navegación; los del far-east no distinguían el estar en un barco o en un bar en la playa.

El médico de abordo me informó que había embarcado otro médico para ayudarle, debido a que la media de edad de los pasajeros superaba los 65 años y él no daba abasto en la consulta.

El nuevo médico se presento a mi, tendría unos 55 años, moreno teñido o con peluca de pelo muy negro, con laca, muy moreno de piel, con anillos de oro en los dedos, todo eso sumado al uniforme con la camisa muy abierta, le hacía parecer, como mínimo, al capitán de la opera "Madame Butterfly", un estilo que conservan mucho los capitanes de crucero italianos que se gastan la nómina en laca para el pelo y las uñas.

La directora de hotel había preparado todo para desembarcar a esa pobre mujer que tenía la cabeza como un cencerro; estábamos esperando a que se presentara uno de sus familiares para desembarcarla y se hiciera cargo de ella, el agente no quería ni verla; más tarde apareció el marido de la pasajera a desembarcar.

A ella le dijeron que iba de excursión por la isla y así poderla desembarcar, se encontraba muy bien a bordo y además nadie la decía nada, hacía su vida sin molestar a nadie, bueno, de vez en cuando nos decía que nos íbamos a

morir, cosa que era verdad, lo que pasa que hay mucho aprensivo que no le gusta que se lo recuerden, a mi no me hubiera importado que siguiera con nosotros el viaje, pero el médico y la directora de hotel se empeñaron diciendo que a lo mejor se tiraba por la borda en un ataque de ansiedad o depresión, bueno un pasajero menos, y un médico más, me hubiera quedado con la pasajera que contaminaba menos que el médico con sus sprays de laca baratos.

CAPÍTULO XLVI DE CÓMO CONOCIMOS A LOS INDIOS CUNA Y PASAMOS PANAMA

Zarpamos hacia Panamá, concretamente rumbo a las Islas San Blas, no había estado antes en esas islas y el que había diseñado la ruta tampoco; había dado la latitud y longitud de las primeras islas del archipiélago, pero donde íbamos eran las islas más hacia el oeste, se le llaman las islas del Porvenir, donde viven los indios Cuna.

Había un error de 50 millas o cuatro horas, que íbamos a ser incapaces de recuperar; llegaríamos demasiado tarde y los pasajeros no podrían desembarcar para visitar esas pequeñas islas y comprar los abalorios que confeccionan artesanal-mente sus habitantes; a ver ahora como explicaba eso a los pasajeros que estaban deseosos de ver a esos indios de 1,40 metros y todas las orejas llenas de pendientes, lo más importante para los pasajeros era hacerse las fotos con los indios, bueno ya se me ocurriría algo, lo primero era llegar.

Fui a la carta para poder estudiar el canal de entrada a las islas, percatándome de su dificultad y peligro; extremadamente fácil varar en los numerosos bancos de arena que rodean el canal de entrada. Naturalmente no había nada balizado y solamente te podías guiar por el cambio de tonalidad del agua.

Le había pedido al armador un procesador de cartas magnéticas y el armador me remitió al fletador del que no obtuve ninguna respuesta, ese lector de cartas magnéticas hubiera sido de gran ayuda, le hubiéramos

podido añadir la señal GPS y así poder ver nuestra situación en la carta a cada momento.
A las 13.00 horas llegamos al canal de entrada de las Islas San Blas, que queríamos visitar; la entrada había que hacerla con algo de alegría para poder evitar la rompiente de las olas; las olas rompían sobre los bancos de arena, el espectáculo era digno de ver, pero mejor desde tierra.
El canal de entrada se veía muy bien con el cambio de color del agua, más blanco menos agua, más azul más agua, de todas maneras "Panchito", el tercer oficial, ponía situaciones en la carta cada 30 segundos, confirmándome que íbamos bien.
Pasamos el canal de entrada y empezamos a ver unas pequeñas islas con playas de arena blanca y altos cocoteros reverenciándose ante el buen gusto del Creador, también se podían ver chozas de madera y ropa de colores tendida al Sol, pero eso eran cosas de lo hijos del Creador, que están muy mimados y lo estropean todo.
! Vamos! las playas, igualitas que la de La Barceloneta y la del Postiguet. Los que tenemos la suerte de poder movernos fuera de nuestras cavernas, no somos tan orgullosos como los vecinos de una pedanía de Alicante llamada Benimagrel, que es sólo, una calle sin salida y además con una señal de dirección prohibida; a los forasteros que se pierde, y acaban atrapados sin querer en la pedanía, los "benimagrelleros" les dicen con orgullo. -No hi ha ningú con els de Benimagrall-, incluso tienen fiestas de moros y cristianos, para ser más exacto, de moro y cristiano, aunque su música me sigue conmoviendo cuando la oigo, nada mejor que la "Marxa de Chimo", "Marxa dels Creuats", "El Himno a Alicante", "LaNit de San Chuan".... y el famoso "Paquito el Chocolatero", aunque los puristas de "Moros y Cristianos" dicen que no es puramente una "Marxa", la

consideran una canción de despedida, una buena despedida para el que nunca se va. Ah..., también tienen equipo de petanca y "Pilota Valenciana". Que orgullo tan tonto el de mis paisanos españoles, que nos ha hecho perder tantas batallas y credibilidad mundial.

Fondeamos en una bahía formada por islas y lenguas de arena que la rodeaban. Eran las tres de la tarde, no podíamos estar allí más de 4 horas, teníamos que salir de ese paraíso, que a su vez era una ratonera para nosotros, antes de que oscureciera; no podíamos salir de allí sin luz, allí la luz la apaga pronto.

La directora del crucero comunicó a los pasajeros que no podrían bajar a tierra, pero el capitán, iba a desembarcar para tratar de traer a los indios a bordo.

Naturalmente los pasajeros no se quedaron muy convencidos, me quité de en medio montándome en una zodiac con el jefe de excursiones que a su vez era el hombre que lo dejaba todo grabado con su cámara, luego se lo vendía a los pasajeros.

El patrón de la zodiac era un argentino que se conocía la zona y sabía quién era el jefe de ese poblado, al que íbamos a ofrecerle dinero, o lo que fuera, y traernos a su gente a bordo.

Paramos en una de las islas y preguntamos por el jefe, el jefe no estaba allí, pero si estaba un relaciones publicas que había dado conferencias para el National Geografic, el jefe de excursiones le conocía, charlaron un poco y nos llevó donde se encontraba el jefe, él era el único que podía darnos permiso para transportar a los indios y sus dancers a bordo.

El jefe puso algunas pegas que se solventaron subiendo el cache de las bailarinas; llamé a bordo para que pusieran en marcha las otras zodiac y trasladar a los indios a bordo.

La directora de hotel me comentó que había algunos pasajeros muy molestos por no poder ir a tierra, le dije que los mandara a tierra en una de las zodiac para una visita rápida, así lo hizo; embarcó en una de las zodiac a los 12 pasajeros más polémicos, para que no siguieran protestando, así no podían contagiar al resto del pasaje.

Volvimos todos a bordo, ya estaba todo preparado en el salón de proa para que los indios empezaran a bailar y a vender sus abalorios; el que daba charlas, hablaba en un perfecto inglés tejano, que no sé dónde lo había aprendió.

Las bailarinas y bailarines empezaron a bailar unas danzas locales muy monótonas, poco parecidas a las sevillanas que se bailan en la feria de Sevilla, pero interesantes bajo el punto de vista de un antropólogo especializado y subvencionado en danzas raras, que seguro que los hay y no muy lejos.

Se estaba ocultando el Sol y teníamos que salir de allí. Di por terminada la visita y los bailes; embarcamos a los indios en las zodiacs mandándolos de vuelta con los bolsillos llenos de dólares y la misma cara de aburrimiento que cuando vinieron, bueno.., un poco más cansados debido al ajetreo de subir, bajar y pegar pequeños saltos en el escenario del salón de proa.

Empezamos a virar el ancla, sólo tres grilletes en el agua, esos cinco minutos se hacían eternos viendo que oscurecía más rápido que subía el ancla.

Enfilé el canal de salida, ya casi no se veía nada, el radar sólo me daba los bancales de arena más pronunciados, pero todavía quedaba un poco de luz para ver las rompientes y lo que era más importante, tenía grabado en mi cabeza el canal y sabía por dónde iba, aunque no lo viera, de todas maneras

Panchito el tercero ponía situaciones en la carta una detrás de otra controlando la derrota por el canal.
Por fin salimos a mar abierta, respiré profundamente escuchando las rompientes sobre la arena y el viento cálido acariciando y peinándolo todo a su alrededor; todo menos a mi, a mi no hay quién me peine. Que tranquilo se queda uno cuando sale de una ratonera como esa.
El siguiente paso era cruzar el Canal de Panamá, debíamos llegar a primera hora de la mañana al fondeadero de Colon. El barco nunca había pasado el canal, por lo cual debía pasar las inspecciones pertinentes y conseguir su nuevo arqueo para saber cuánto se debía pagar para pasar conforme al registro de arqueo del Canal de Panamá.
En el canal lo primero es hacer el pago, de lo contrario no pasas y si pasas te detienen en el otro lado hasta que reciben el pago.
A primera hora de la mañana fondeábamos en la zona de Colon; embarcaron las autoridades y un inspector del canal, que revisó todo el barco, sobre todo las gateras y las bitas por donde iban a pasar y hacerse firme los alambres que nos darían las "mulas", una especie de máquinas de tren que van por unos raíles, tirando y aguantando el barco dependiendo de las necesidades de maniobra.
Antiguamente, en vez tirar del barco por medio de esas máquinas de tren, se hacía con mulas, para tirar del barco no estaban mal, pero supongo que para pararlo con las mulas sería más complicado.
Pasamos todas las inspecciones, se supone que el fletador había realizado el ingreso del pago de las tasas de paso, o había depositado una fianza anterior, porque nos dieron luz verde para pasar el canal.
Empezamos a pasar el canal a media noche, suponía pasarnos toda la noche de maniobra y llegar a la zona de Balboa a la mañana siguiente, eso

si no teníamos que fondear arriba en el lago a la espera de paso por densidad de tráfico.

Tuvimos suerte y pasamos el canal de un tirón; el práctico que nos asistió era estadounidense; el canal pertenece totalmente a los panameños, aunque todavía quedaba un 30 por ciento de prácticos y personal estadounidense trabajando.

Los prácticos van por puntuaciones, el estadounidense que vino a bordo tenía puntuación tres y podían maniobrar barcos de pasajeros pero hasta un cierto tonelaje, los prácticos de máxima puntuación estan homologados para pasar los PanaMax con productos petrolíferos y gaseros, que normalmente se pasan de día.

Es un poco complicado e inexacto, cuando el práctico te dice despacio avante y tú se lo tienes que trasmitir a las Kamewas, así que procuraba hacer la maniobra yo mismo, preguntando al práctico dónde quería dejar el barco.

En Panamá los prácticos tienen el control absoluto del barco, no son unos meros "adviser"; ese práctico estadounidense era muy colaborador y me iba diciendo paso a paso lo que quería hacer, y se lo trasmitía a las Kamewas y a la hélice de proa.

Se sabía perfectamente todas las reacciones que iba a tomar el barco, debido a las corrientes, en cada una de las zonas. Era asombroso, cuando salíamos de las esclusas en dirección al mar, el práctico te decía exactamente hacía donde iba ir el barco al abrirse las compuertas y empezar a mezclarse el agua dulce del lago con el agua salada del mar, él me dejaba hacer; trataba de mantener el barco lo más centrado al canal de la esclusa; eran corrientes muy recurrentes que te echaban hacía una banda pero pasados unos metros te devolvían a tu posición de centro del canal.

El paso del canal de Panamá junto con la subida a los Grandes Lagos, debería de ser un capítulo amplio en la asignatura de maniobra de las escuelas de náutica, pero pensándolo bien no, para qué, seguramente el profesor que te iba a dar la asignatura nunca había estado en ninguno de esos dos sitios y si había estado seguramente no habría hecho él la maniobra, además para que te vale eso si hay muchos que sólo hacen la línea de Denia a San Antonio durante toda su vida y les sobra más de la mitad de los conocimientos adquiridos en las escuelas de náutica.
Pasamos todo el canal sin ninguna incidencia, atracando en Balboa para que los pasajeros se frieran un poco al Sol de Panamá y el barco pudiera seguir haciendo provisiones; mientras tanto, Javier y yo salimos a dar una vuelta por la ciudad de Panamá, terminamos en un Casino a las once de la mañana jugando al Black-Jack, perdí los 50 dólares que llevaba y Javier otros tantos, o más.

CAPÍTULO XLVII   EL PACÍFICO, ISLA DE PASCUA Y PITCAIRN

Zarpamos hacía Guayaquil, donde llegamos por la mañana a primera hora; para recibirnos en el muelle había una orquesta y unas bailarinas con los trajes típicos del lugar; hice la maniobra deprisa para que las bailarinas no se cansaran demasiado y pudieran subir a bordo rápidamente y así poder vender sus abalorios u otra clase de negocios, de los cuales se suponía no me debía enterar, y en el caso de enterarme que no me molestara.

La pobreza de Ecuador, ya la conocía; salí a tierra para comprar algunos recuerdos y probar la cerveza que tanto les gusta a los ecuatorianos y en tan peligrosos les convierten cuando la beben.

Volví abordo con dos sombreros, un panamá para Mona y un sombrero típico de Ecuador de fieltro verde y una cinta de colores que lo rodea, también compré unas tallas de madera que simulaban loros de colores y un tucán, con su pico largo que lo caracteriza y ayuda a reconocerlo. Los ecuatorianos en Ecuador no son tan bajitos ni tan indios como los que vemos en España, allí parecen más españoles que ecuatorianos, ¿será que nos están mandando a los nativos y así quedarse sólo los criollos?

Zarpamos de Guayaquil rumbo al Puerto del Callao, calculamos para llegar al amanecer. Con los primeros rayos del Sol ya estábamos atracados. Que paz sentía al terminar la maniobra; bajaba al salón a ver como desayunaba el práctico y ver como sudaban los pursells mientras las autoridades les pedían de todo.

En El Callao embarcó mi mujer, Mona, y mi hijo Adrián, les recogí en el aeropuerto de Lima; Adrián tenía 15 meses y ya andaba un poco. Esa

mañana mañana había ido con el agente a un supermercado para comprar una caja de pañales que le durarían para toda la campaña.

Zarpamos para Isla de Pascua, unas dos mil millas por la proa que me serviría para descansar un poco y disfrutar con Mona de los bares y restaurantes del barco, que hasta entonces no me había dado tiempo; sabía que existían por que los había visto al pasar, también les oía comentar a Javier y Alejandro lo bien que lo pasaban por las noches sentados en la mesa reservada para el capitán, estaba reservada para el capitán, y nunca iba, es más, no sabía dónde estaba; el cartelito lo ponían por la noche cuando ya estaba durmiendo o en el puente trabajando.

La travesía por el Pacífico desde Callao hasta Isla de Pascua fue muy tranquila con vientos y mar de popa durante todo el viaje, los estabilizadores siempre sacados para evitar cualquier bandazo inesperado, el barco perdía un poco de velocidad con ellos puestos pero merecía la pena llevarlos conectados.

Mona y Adrián se pasaban la mañana en la piscina, les hacía visitas de vez en cuando viendo como Adrián amenazaba a su madre con tirarse al agua, allí fue cuando empecé a conocer a los diferentes pasajeros, muchos de ellos muy curiosos; uno de ellos, un señor estadounidense gordísimo, que andaba ayudado de unas muletas, casado con su secretaria, y que iba de crucero en crucero, no tenía casa, sólo una oficina en New York donde dejaba sus cosas; a Mona le comentó, que ese era su 365 crucero, llevaba casi diez años yendo de barco en barco, estaba siempre sentado en cubierta con una radio de onda corta oyendo noticias a través de la emisora "La Voz de América".

También había un tejano muy alto, casado con una señora muy bajita y muy encantadora; el tejano bebía whisky cuando su mujer no le veía, siempre

que nos encontrábamos, me decía, -Howdy cap, you must come with me to Texas, you`ll love my land-.

Volviendo a la cruda realidad, el jefe de máquinas me informó que la planta de ósmosis o desalinizadora para hacer agua dulce, sólo funcionaba al 50%, eso suponía que solamente produciría 100 toneladas diarias, que sumadas a las 20 toneladas del evaporador de la máquina, no daban para el consumo diario que era de unas 200 toneladas.

Lo primero que hice con el jefe de máquinas, fue ir a la lavandería y tratar de convencer a los chinos para que gastasen menos agua, y cerraran los grifos si no la estaban utilizando, los chinos ni caso, a todo nos decían que si pero los grifos seguían abiertos.

Bajamos otra vez, pero esta vez fue con el mayordomo y el fontanero. El mayordomo les hablaba y hablaba mientras tanto el fontanero les cerró totalmente las llaves de paso a tres piletas enormes, cuyos grifos estaban constantemente echando agua; teníamos que ganarle la guerra del agua a los chinos.

Le recomendé al mayordomo que no cambiara las toallas y sabanas todos los días, que lo hiciera cada tres. Los chinos se pusieron muy tristes porque tenían que lavar menos y pensaba que les íbamos a echar al siguiente puerto.

Llamé al intérprete japonés y le pregunté si hablaba chino, tuve la gran suerte de que él no hablaba chino, pero conocía a un camarero malayo que su madre era china, él manejaba perfectamente el cantones, ¿o quizá el mandarín?, bueno el caso es que hablaba chino como un chino.

Bajé a la lavandería con el camarero interprete y el fontanero; el camarero les explicó lo que pasaba y ellos se quedaron más tranquilos, en prueba de mi buena fe y confianza, de dije al fontanero que les diera otra vez agua a

las piletas, ellos se pusieron muy contentos; su jefe les daba golpes con la mano abierta en sus cabezas planas, gritándoles y amenazándoles, señalando los grifos que no se podían abrir. El consumo de agua bajó bastante pero no lo suficiente.

El jefe de máquinas me dijo que podía conseguir 50 toneladas más aumentando un poco la salinidad y que nadie se daría cuenta..., eso fue lo que él se creía, al cabo de un rato me vinieron en fila, la directora de hotel, el médico, la jefa de cruceros, el jefe de cocina y el jefe de los chinos a protestar porque el agua que salía por los grifos era salada.

Me fui a ver al jefe de máquinas, me dijo que se le había ido un poco la mano, ¿un poco? probé el agua y estaba completamente salada. No más experimentos con el agua, de momento se prohibió beber de los grifos del lavabo y empezamos a repartir agua mineral por todos los camarotes, cosa que al "Food and Beveri" no le gustó nada.

El médico tenía miedo que empezaran las diarreas, aunque viendo algunas gordas americanas seguro que ellas lo estaban deseando. El médico me avisó que el agua dulce había vuelto a su normalidad bacteriológica, es decir, que estaba limpia y sin sal.

Íbamos a llegar casi sin agua dulce a Isla de Pascua y allí no sé cómo íbamos hacer aguada. Recalamos a primera hora de la mañana al sur de la isla; puse rumbo a pasar entre dos islotes llamados "Motu Iti" y "Kari Kari", este último, una especie de punta de lanza apuntando al cielo; la anchura de paso entre los dos islotes es de unos 2 cables, que si se pasa justo por el centro hay mucho fondo.

Cuando le di el rumbo al timonel, ni Javier, ni los oficiales que estaban en el puente se habían dado cuenta, que había puesto rumbo a pasar entre los dos islotes. A medida que nos acercábamos, los oficiales se miraban unos a

otros porque no se esperaban que íbamos a pasar por entre los dos pedruscos. Estaba situado justo en crujía del puente, mirando por el portillo central, a ellos también les gustaba pasar cerca, sobre todo por sitios por donde nunca se suele pasar y ese era uno de ellos.

Cuando estábamos pasando entre los pedruscos empezamos a ver la ciudad de Hanga Roa, de donde vimos salir una patrullera de la armada que se dirigía hacia nosotros; nos llamó para que le siguiéramos hasta el fondeadero; al llegar al lugar de fondéo, la patrullera hizo un giro en redondo indicándonos justamente donde deberíamos tirar el ancla, el servicio era colosal, nunca me habían hecho una estela redonda para indicarme que el ancla debería pasar por el ojo de la misma.

Fondeamos y al rato subieron las fuerzas navales chilenas para concedernos el permiso para bajar a tierra y darnos algunas recomendaciones. Les obsequié con dos cajas de whisky y algo de tabaco, se marcharon contentos, nos indicaron que la rompiente de entrada a la dársena era muy peligrosa, eso ya lo estaba viendo, pero habíamos ido hasta allí para desembarcar a los pasajeros y pudieran visitar la isla, y lo íbamos a intentar.

También subió el agente a bordo, y claro, lo primero fue pedirle agua dulce, nos podían suministrar unas 150 toneladas a un precio de oro y que se deberían pagar en metálico, le pasé lo del dinero a la directora de hotel que era ella la persona de confianza del fletador y la que manejaba su dinero.

El primer viaje a tierra, lo hicimos, Alejandro, el patrón de la zodiac y yo; cuando llegamos a la rompiente las olas eran de metro y medio o quizá 2 metros, pero el periodo era muy largo, lo cual facilitaba mucho el entrar entre dos olas; repetimos la maniobra de entrada una y otra vez y vimos que

no era peligroso, siempre y cuando el motor de la zodiac no dejara de funcionar, si el motor se paraba la ola que nos seguía haría volcar la zodiac. Los motores eran yamaha de 50 C.V., con potencia suficiente para alcanzar casi los treinta nudos, la velocidad de la ola que medimos no superaba los 10 nudos.

En la primera tanda de pasajeros fuimos Mona, Adrián y yo. Desembarcamos en "Hanga Roa", los habitantes de la isla son los "rapa nui", polinesios muy activos y amigables, hay una minoría chilena que generalmente trabaja para la administración, a la vista de sus uniformes militares.

El rapa-nui nunca se ha considerado chileno pero durante los últimos años los chilenos les han empezaron a devolver sus tierras y les permiten salir de la isla desde el año 1966 bajo ciudadanía chilena. Los chilenos tienen la soberanía pero los rapa-nuis son los que le dan su verdadero aire polinesio, si no fuera por ellos la isla estaría llena de hoteles y especuladores.

Creo haber oído que su población no llegaba a 4000 habitantes; en Callao embarcó un historiador chileno que daba conferencias a los pasajeros y por motivos de trabajo no pude asistir a la conferencia que dio en relación a la Isla de Pascua, hubiera aprendido mucho, cuando salimos de la Isla lo subí un día al puente del barco y nos repitió la conferencia a los que estábamos allí.

Mona empezó a comprar piedras raras y carísimas para ser nada más que piedras. Nos encontramos a Manoliño el timonel; estaba en una especie de bar bebiendo cócteles, cuando nos vio pasar nos llamó. Estaba sentado en un banco largo sin respaldo donde cabían más de seis personas, se estaba balanceando en el banco, de vez en cuando se caía patas arriba riéndose sin parar, eso le gustaba mucho a Adrián que se moría de risa con él; al rato

llegó el jefe de máquinas y el electricista, Manoliño sentó a Adrián en sus hombros y se lo llevó a dar una vuelta.

El camarero o la camarera, iba vestido/a muy raro, una falda casi hasta los tobillos los labios pintados, la cara sin afeitar y cuando no se concentraba bien le salía una voz de frutero levantino terrible.

Allí si se estaba bien, Mona no conocía la simpatía de los marinos cuando salen a tierra, estaba claro que nosotros no éramos turistas, se nota muy fácilmente entre un grupo de marinos y un grupo de turistas, los de los bares también lo notan a la hora de hacer caja y prefieren a los marinos aunque se rompa algo de vez en cuando.

Manoliño apareció con Adrián y con dos chicas nativas que las invitamos también a sentarse en nuestra mesa. Antes de oscurecer llegamos al barco y pasamos la noche fondeados. Al día siguiente los pasajeros volvieron a ir a tierra y antes de que se pusiera el Sol, viramos el ancla y pusimos rumbo a la isla de Pitcairn, nos separaba unas 1200 millas de paz y tranquilidad pero con muy poca agua dulce.

Pitcairn Island, es una isla pequeña y muy escarpada en medio del Pacífico Sur, separada de las rutas comerciales, eso quiere decir que si no se te ha perdido nada por allí, nunca llegarías a tocarla, por esa zona no pasa nadie a no ser que los barcos se desvíen a propósito para hacerle una visita a los isleños y comprarles un poco de miel, dicen que es la mejor miel del mundo, lo cual es muy discutible teniendo la Alcarria al lado de casa.

En esa isla se refugió, o mejor dicho, se escondió Christian Fletcher, después de haber protagonizado uno de los motines más importantes de la historia naval, el "Motin de la Bounty". La Bounty era un pequeño barco de vela de unos 26 metros de eslora que había servido anteriormente como

barco de carga por el río Támesis. Un proyecto de Sir Joseph Banks, muy amigo del rey George III de Inglaterra.

El tal Banks, hizo que la Bounty se preparara para dar la vuelta al mundo en busca del "Árbol del Pan", una fruta de sabor parecido al pan. La intención de ese tal Banks, que ya había sido compañero del Capitán Cook en uno de sus viajes, era conseguir comida barata para darles de comer a los esclavos negros que tenían los ingleses en sus islas del Caribe y había que ir a la polinesia para poder trasplantar el árbol del pan a unas macetas y de allí trasportarlos al Caribe. Los ingleses siempre tan cutres.

Como el barco era pequeño lo único que necesitaban era un teniente de navío para que fuera su capitán, dándole el puesto a William Bligh que ya había navegado con el capitán Cook como maestro de navegación; he leído mucho acerca del capitán, unos autores dicen que era un hombre sin escrúpulos que azotaba a cualquiera sin razón alguna y sin corazón, ese tipo de capitán para hacer películas vende más que un buen capitán responsable que cuida a su tripulación, que es lo que yo creo que fue Bligh, un buen capitán al que se le amotinaron una panda de vagos que no querían dejar Tahití después de más de seis meses tumbados en la playa sin hacer nada.

Christian Fletcher que embarco de ayudante del maestro de navegación, y no de primer oficial como algunos autores han escrito, se arrepintió muchísimo de lo que había hecho cuando se dio cuenta que se había amotinado con los subalternos de abordo, ahora les tendría que aguantar hasta la muerte, no pudiendo volver a Inglaterra nunca más, además había roto el más sagrado don que tienen concedido los marinos, el de volver y él no volvió.

Los dones que se le conceden al marino por su profesión son: Ir, ver, disfrutar y volver, si uno de estos dones falta, el marino deja de sentirse bien y es cuando trata de dejar la profesión.

Preparamos la llegada al amanecer, así daría tiempo a los pasajeros para bajar a tierra, muchos de ellos habían hecho ese viaje exclusivamente para poder desembarcar y conocer la isla. Días antes de llegar, el radio puso en contacto, por onda corta, a la directora de hotel con las autoridades de Pitcairn, había que pedir permiso para desembarcar, también te daban el estado de la mar y las posibilidades que tendríamos de tocar tierra.

Llegamos antes del amanecer, estábamos a una milla y no se veía nada de costa, nos acercábamos muy despacio vigilando la sonda, la cual no daba nada de momento, había más de dos mil metros de agua.

Cuando estábamos a media milla la luz del amanecer nos dejaba ver más claramente la silueta de la isla, a cuatro cables la sonda empezó a dar 950 metros a tres cables 500 metros , de repente, a dos cables 100 metros, a cable y medio 27 metros !Fondo!, dejamos 4 grilletes en el agua, si garreábamos mar a dentro, el molinete podría subir esos cuatro grilletes sin problemas, con cinco grilletes colgando no tendríamos muchas garantías de poderlos virar, eso sin contar que estábamos muy cerca de tierra.

Cuando terminamos de fondear vinieron, en dos grandes barcazas de aluminio, los isleños con todo tipo de objetos para vender a bordo, también subió a bordo el jefe de la isla, era él, el que tenía que darnos permiso para desembarcar. Entre los isleños que subieron a bordo había una mujer noruega que había pedido permiso para vivir en la isla durante un año, Mona quedó con ella para hacerle una visita cuando desembarcáramos en la isla.

El mercadillo se instaló en la cubierta de la piscina, los pasajeros compraban de todo, incluso los tripulantes hicieron compras. Mona compró lo suyo también, luego me mandó a la vendedora para cobrar, a la vendedora le dije que no había venido hasta allí para pagarla con dólares, así que podía elegir lo que quisiera de abordo y haríamos el cambio.
En la isla está prohibido el alcohol, lo sabía porque su jefe fue lo primero que nos dijo, le ofrecí unas botellas de whisky a cambio de lo que Mona había comprado y aceptó rápidamente, escondió las botellas entre las bolsas de camisetas y abalorios que vendía.
Empezamos a embarcar en las zodiacs, todos los pasajeros querían visitar la isla de Pitcairn, y todos fueron, incluso el señor de 82 años de Alabama, que se fumó un par de puros mientras la visita.
Atracábamos en un pequeño muelle que no cabían más de dos zodiacs al mismo tiempo; el muelle estaba protegido por un rompeolas que impedía la entrada del maretón constante del sur oeste, también había una rampa con dos casetas para deslizar sus embarcaciones al mar o meterlas a cubierto.
Una vez en la isla, para poder subir a la "ciudad", hay un camino muy empinado y como los isleños o parte de ellos están muy gordos, el gobierno británico les ha comprado unos "quads" que les ayudan a subir, nosotros subimos andando hasta la plaza donde está la iglesia, correos y el ayuntamiento.
En la plaza hay en un banco de piedra, que no La Caixa; en el banco había sentadas dos señoras, una de ellas era la mujer del predicador que a su vez era la enfermera de la isla y la otra, una isleña; la isleña hablaba un inglés muy antiguo, allí se hablaba un inglés de hace 200 años; le preguntamos si sabía dónde vivía la mujer noruega, ella nos indicó el camino y nos pidió perdón por no acompañarnos al no encontrarse bien de las piernas, allí el

reuma y las gorduras no respetaban a nadie, especialmente a la gente mayor.

Llegamos a la casa de la mujer noruega pasando a través de una jungla tropical de árboles muy altos que daban una sombra perpetua y a su vez refrescaban el ambiente; la noruega nos comentó que había venido con intención de pasar un año pero como había muy poca intimidad en la isla sólo se quedaría un mes más y se marcharía a Nueva Zelanda a pasar los otros seis meses que le quedaban.

Nos contó, un poco atemorizada, que por la noche se le metía gente en casa y no había manera de echarles, no le pregunté más, pero me estaba imaginaba lo que pasaba por la noche en la isla con esas pobres mujeres que seguramente seguirían siendo tratadas igual que esclavas, aunque hubieran pasado 200 años desde que llegaron las primeras.

Allí no había cambiado nada desde que quemaron la Bounty para que nadie pudiera salir de la isla, bueno los quads para subir a los gordos y la radio de onda corta para dar avisos a los barcos, por lo demás todo seguía igual.

Después de lo que "no" nos contó, la mujer noruega, pero que nos imaginamos Mona y yo, volvimos a bordo, se me habían quitado las ganas de más isla, la isla sería paradisíaca pero los isleños paranoicos.

Antes de zarpar los isleños subieron otra vez a bordo para realizar una ceremonia de acción de gracias y cobrarle a la directora de hotel por la visita a la isla, pero a Cintia ya no le quedaba dinero después de haber pagado el agua en Isla de Pascua.

Le prometió al jefe de la isla que le pagaría al siguiente viaje, el jefe no estaba convencido pero como había hecho buena caja vendiendo camisetas y conchas de la isla, decidió empezar la ceremonia de despedida, que no fue

otra cosa que cantar todos juntos alrededor de la piscina el "Shall we gether at the river", los isleños eran cristianos lo vi por la iglesia que tenían y por la biblia que guardaban de Christian Fletcher , me suena que eran bautistas, por lo que dice canción de "at the river" pero no podría concretar más.

CAPÍTULO XLVIII   TAHITI Y EL FIN DEL CRUCERO

Cuando se puso el Sol ya estábamos virando cadena para zarpar hacía Papeete la capital de Tahití, unas 1200 millas de travesía, las 300 últimas antes de llegar a Tahití están salpicadas de pequeños atolones desiertos que nos impidieron dar rumbo directo.

Uno de esos atolones es el de Mururoa, muy famoso, no por el turismo sino por las pruebas nucleares que los franceses llevaron a cabo hasta su prohibición en 1996, me acuerdo de esa fecha por el boicot a los supermercados franceses instalados en España, que tantos puestos de trabajo han dado a la inmigración en España.

Los riojanos fueron los primeros en mostrar su desacuerdo con esas pruebas nucleares de los franceses, como consecuencia, se forraron durante meses vendiendo vino fuera de España. Al atolón de Mururoa había que darle un resguardo de 60 millas, no lo vimos ni en el radar. Con lo nuclear, me pasa igual que con lo de las balas, la bala en si no me asusta, lo que si me da miedo es la velocidad que puede llevar.

El día antes de llegar a Papeete empezaron los rumores, que el fletador había abandonado el flete, o lo que es lo mismo había dejado el barco; al barco no había llegado ninguna comunicación oficial, el rumor venía por parte de los pasajeros; le pregunté a Cintia la directora de hotel y me dijo que algo había oído pero nada oficial. Le sugerí que llamara a la oficina del fletador; ella llamaba y llamaba, pero nadie le contestaba, o por lo menos al número que ella marcaba.

Llegamos a Papeete a primera hora de la mañana, embarcó un práctico francés, mientras entrabamos en esa maravillosa bahía por un canal natural que a su vez hace brecha en la barrera de coral que rodea esa parte de la isla, el práctico me preguntaba si el viaje se terminaba en ese puerto, le contesté que íbamos hacía Europa para terminar la vuelta al mundo que habíamos empezado en Cádiz, se me acercó, y en voz baja me comentó que había oído por parte del agente, que allí se acababa todo, por eso no íbamos a atracar al muelle principal, sino a un muelle perteneciente a la armada francesa, un muelle militar de seguridad, nos quedaríamos allí hasta que desembarcara el pasaje, luego cambiaríamos el barco a un pantalán de combustible situado en la bocana, de donde no haría falta movernos.

Hicimos la maniobra, y ya atracados, embarcó el agente para darnos información de lo que estaba pasando. El agente era una mujer, se llamaba Maeva, la dueña de la consignataria, de raza china pero tahitiana, una belleza de mujer; me explicó que el barco estaba embargado por no haber pagado el gas-oíl y otras facturas, incluso no se había pagado a los diferentes consignatarios que nos habían atendido durante el viaje.

Maeva no quería ser nuestro consignatario, pero la administración la había obligado a hacerlo. Me explicó la gravedad de lo que estaba pasando, y que me pusiera en contacto con el armador, porque iban venir los del juzgado de un momento a otro; cuando me estaba diciendo que vendrían los del juzgado, llamaron a la puerta del despacho, era la secretaría del Juzgado con la orden de inmovilización del barco por diversos embargos.

La señora secretaría del juzgado fue muy amable y cuando vio que tenía un niño pequeño a bordo le dio mucha pena, se quedó muy tocada por el niño, Adrián tenía todos los juguetes por el medio del camarote, era difícil no tropezarse.

Había que esperar para poder llamar al armador, teníamos 11 horas de diferencia, había que llamar a las diez de la noche para que en Madrid fueran las 9 de la mañana.
A bordo llevábamos al hombre de confianza del armador, una persona que trabajaba para Tapias, le servía para saber lo que pasaba en su barco, nosotros le llamábamos "el espía", se pegaba una vida estupenda, no hacía nada pero tampoco molestaba, eso sí, hacía informes negativos todos los días y los mandaba al armador.
El alumno de puente que era un genio de los ordenadores, le pilló un disco duro de memoria con la copia de sus informes; al leerlos se veía que no le gustábamos un pelo, en cuanto podía decía que no le parecía apropiado nuestra manera de trabajar a bordo, haciendo pequeñas anotaciones y comentarios en contra de la tripulación y de sus mandos.
!Vamos!, que teníamos al enemigo en casa y no lo supimos hasta entonces; naturalmente, nuestra actitud hacía él cambio radicalmente y le empezamos a tratar como a un extraño, aunque ya era demasiado tarde, él parecía conocernos bien y le había dado tiempo a informar, bajo su punto de vista, a la naviera.
Cuando atracamos era sábado y naturalmente no había nadie en la oficina, no tenía ningún número de teléfono de alguno que estuviera de guardia, el espía sí lo tenía. Le comenté a Alejandro el llamar a la naviera, y convinimos que seguramente el espía lo haría primero y la naviera nos llamaría a nosotros cuando se enterara.
El lunes por la mañana, cuando todo el pasaje había desembarcado, cambiamos de muelle con la autorización del juez, que mandó a su secretaria y a un policía para que no nos fugáramos, como nos íbamos a fugar si casi no teníamos gas-oíl. Cuando te han pasado muchas cosas

desapropiadas en la vida, te conviertes en un historiador del futuro, por mi parte ya había escrito nuestro próximo futuro, que coincidiría con la historia final y no era muy halagüeña.
Allí estábamos casi trescientos tripulantes y el chárter no daba señales de vida, la directora de hotel me decía que estaba intentando contactar pero en la oficina nadie cogía el teléfono.
Por la noche llamé al armador y alguien, que cogió el teléfono, me dijo que el barco estaba en time chárter y ellos no tenían nada que ver con lo que estaba pasando a bordo ni con los daños que el fletador pudiera hacer a la tripulación, que ellos tenían una fianza de dos millones de dólares depositados en un banco, que harían uso de ellos en el caso que el fletador no les pagara, y que yo sería el capitán de uno de sus barcos, pero que no me reconocían, porque mi contrato era con el fletador y no con ellos.
Cuando me dejó hablar, le dije que todo lo que me había dicho estaba muy bien, pero que se equivocaba al pensar de esa forma, porque éramos casi 300 tripulantes a bordo, con muy poco gas-oíl y con 30 grados a la sombra, si se acababa el gas-oíl había que parar los auxiliares, nos quedaríamos sin corriente eléctrica y naturalmente sin aire acondicionado, y si así sucedía, con los dos millones de dólares que tenían en depósito, no le iban a llegar para arreglar todos los desperfectos que la tripulación podría hacerle al barco; me respondió que no tenía más que hablar conmigo y colgó.
Creo que estuve hablando con la señora de la limpieza, con todos mis respetos para todas las señoras de la limpieza, pero de barcos no tenía ni idea. Llegué a la rápida conclusión, que el armador no me reconocía, bueno, si él no me reconocía, yo tampoco reconocía al espía que teníamos a bordo.

Me fui a buscar al espía y le hice saber: que como el armador no me reconocía, yo a su vez no reconocía al armador y muchísimo menos le reconocía a él, terminé diciéndole que preparase sus cosas, que al día siguiente debería desembarcar; respuesta del espía,-Pero hombre Tomás,,,,,-. ¿Por qué los que trabajan en las navieras parece que vienen de la pata del rey? Cualquier idiota que trabaja en una empresa naviera, más o menos importante, se cree algo y se pone a dar órdenes y a decir chorradas sin saber lo que dice. Está vez lo que estaba pasando era grave, muy grave y poco a poco se irían dando cuenta.

Al día siguiente el espía desembarcó con su guitarra y su gorro playero, allí de momento no iba a tomar más el Sol.

El barco tenía muchos embargos que levantar, para levantarlos hacía falta tiempo y lo que es más importante, dinero.

Cintia, la directora de hotel, vino llorando a mi camarote diciéndome, que tenía que desembarcar, le dije que me explicara por qué quería desembarcar, pero que me dijera la verdad; me explicó, que el sueldo de los camareros eran las propinas que ella repartía una vez a la semana, y esa misma mañana, ella le había mandado al fletador el dinero restante de las propinas, llevaba 3 semanas sin pagar a los camareros.

Con el dinero obtenido de las propinas de los pasajeros, que se pagaban semanalmente, había tenido que pagar la aguada en Isla de Pascua y no se cuántas otras cosas más, el sobrante se lo había mandado al fletador, en vez de pagar a los camareros.

La dejé con Mona para que siguiera llorando con compañía, me fui ver a Alejandro, le pregunté si sabía algo de las propinas de los camareros y el personal de fonda, él había oído que los camareros querían cobrar su dinero, y que Cintia se lo había mandado al fletador, naturalmente el

personal de fonda quería darla un escarmiento, a ella, y a su novio el repostero, lo de pegarle al repostero no lo llegué a entender.
Volví al camarote y ella seguía llorando; me fui a la agencia para pedir que mandaran un taxi a las cuatro de la mañana al portalón del barco; esa era la mejor hora para desembarcar sin que nadie de la fonda se diera cuenta, a esas horas sólo quedaba en el portalón el marinero de guardia.
A las cuatro de la mañana Cintia y el repostero ya estaban en el taxi camino a no sé dónde, pero ya me había quitado a dos de encima, que no iban a ayudar nada y lo único que podía conseguir teniéndoles a bordo, es que les dieran una paliza de muerte.
Por la mañana Maeva, la consignatario, había recibido un mensaje del armador pidiendo, por favor, les llamara a las nueve hora local en Madrid. Les llamé, pero esta vez no me pasaron con la señora de la limpieza, se conoce que libraba ese día; el tono de la conversación había cambiado, parecía que yo volvía a ser el capitán de uno de sus barcos, independientemente de mi contrato.
Hablé con Miguel Ángel Mendoza, un inspector de la compañía, que sí sabía lo que estaba pasando y lo que es mejor, sabía lo que podría pasar, si el armador se desentendía del barco. Me comunicó, que en dos días estaría allí en Papeete, y que no me preocupara por el gas-oíl, porque ya había dado instrucciones a la consignataria para que se suministrara lo necesario, así como, provisiones frescas, y agua dulce.
El señor Mendoza se hospedó en el Sheraton, yo hubiera hecho lo mismo, si la empresa lo pagaba; quedamos en uno de los bares del hotel; me presenté con Mona y Adrián, así Mona pudo ver que había otra vida, muchísimo más cara, pero otra vida.

El buffet del bar era inmenso, frutas de todo tipo acompañadas de tartas y pasteles , Mona y yo sólo tomamos un té y Adrián, nada, como siempre; Mendoza si se puso bien, debido al cambio horario que se nota menos si se come más y bien. El espía, que también estaba en el banquete, se estaba quitando las penas comiendo, para hacer bueno el refrán.

Mendoza y yo hablamos de muchas cosas, le sugerí, que pagara a los 180 del far east y les mandara a casa antes de que la ITF se metiera a bordo y viera los contratos basura que tenían; él me explicó, que era su P&I el que se iba a encargar de todo eso, le dije que muy bien, pero el P&I tarda muchísimo en dar soluciones prácticas y cuando las diera ya no serían prácticas.

Lo más importante y lo que yo estaba esperando oír, era que los cuarenta que estábamos a bordo pertenecientes al personal técnico de la agencia de embarque de Bilbao, íbamos a seguir cobrando sin ningún problema y si necesitaba dinero a quién se lo podía pedir; Mendoza me aseguró, que la Naviera se haría cargo de todo, incluso de nuestros salarios, eso era buena señal, aunque me parecía que íbamos a estar allí mucho tiempo.

Y así fue, estuvimos cuarenta días en Papeete, atracados al muelle, al final vino la ITF y hubo que liquidar a los camareros y demás personal por lo que manda la ley. Se levantaron todos los embargos, el "food & bevery" se fue sin cobrar, a las cuatro de la mañana, como Cintia, y los malos árbitros de fútbol.

CAPÍTULO XLIX VUELTA A NIGERIA PASANDO POR CANCÚN

A bordo quedamos, 40 de tripulación técnica y 30 de fonda, incluidos los jamaicanos de las basuras; zarpamos hacía Panamá, después de 40 días, que para algunos de los oficiales lo único que recordaban eran sus cuarenta noches; me iba enterando poco a poco de todas sus aventuras; Mona, Adrián y yo salíamos todas las noches a cenar; nos acercábamos hasta el paseo marítimo de Papeete, donde en unos carromatos, parecidos a los del circo ambulante que llegan a los pueblos del interior de la sobria meseta castellana, preparaban comida, que aunque fuera oriental, sabía muy bien y no sentaba mal del todo, unos pequeños ardores al día siguiente, que se pasaban con el desayuno, alguna vez diarreas dispersas, pero muy leves, sin dolor alguno.

La derrota de vuelta, la hicimos directos a Panamá, con viento y mar de proa casi hasta llegar a Balboa. A la llegada a Balboa, las autoridades nos hicieron fondear en una zona especial, eso me extrañó un poco; una vez fondeados, vimos una lancha de la policía naval que se acercaba hacía nosotros, y fue cuando comencé a imaginarme lo que nos iba a pasar.

Subió la policía naval escoltando al secretario del juzgado. ¿Qué podría significar eso? Que nos habían embargado otra vez, y esa vez, el embargo venía de un provisionista famoso de Cádiz, que suministra a casi todos los barcos que atracaban en puertos de la comunidad andaluza.

Nos dejaron un guardián a bordo, para evitar nuestra huida; allí pasamos una semana tomando el Sol, a la espera del levantamiento del embargo. A la semana se levantó el embargo, subimos hasta el lago Gatún, allí nos

fondearon otra vez durante tres días porque el juez no daba validez a la fianza de los armadores.

Después de unos días en el lago, que nos sirvieron para baldear con agua dulce, salimos del canal con rumbo a un pequeño puerto llamado Calica al sur de Cancún y justo al oeste del puerto de la isla de Cozumel.

Navegábamos con la corriente, el barco empezó a dar 22 e incluso 23 nudos medidos por medido del GPS; con la corredera que teníamos, que era de superficie y no medía la velocidad por el fondo, registraba unos 18 o 19 nudos, eso significaba que el barco estaba dando casi cinco nudos más de la velocidad que normalmente conseguíamos, que no eran más de 14 nudos apurando al máximo la máquina.

Miré los puntos de las Kamewas, eran 8,5 puntos, de combinación los mismos de siempre, los puntos de combinación sólo lo llevan las Kamewas antiguas, en las modernas esa combinación o paso de más combustible se hace automáticamente.

¿Por qué andábamos más?; la explicación era fácil, al no llevar combustible en los tanques de proa y tampoco agua dulce, el barco navegaba apopado, seguramente más de medio metro, al contrario que durante todo el viaje, que siempre navegábamos con medio metro aproados, ahí estaba el truco, pero claro si quieres pasar el Atlántico lleno de agua y gas-oíl, no quedaba más remedio que ir aproado, aproado ese barco no anda.

Arribamos al amanecer al puerto de Calica, el práctico no embarcaría hasta las ocho de la mañana. El puerto de Calica es un puerto diminuto con un cargadero de mineral en la zona sur, y un muelle para barcos de pasaje en la zona Norte. La corriente hacia el norte, de tres a cuatro nudos, hacía que la maniobra se complicara un poco, debería entrar en el puerto con

bastante máquina, aunque una vez dentro no había casi espacio para parar el barco, pero sino lo hacía de esa manera nos tragaríamos la luz verde del espigón de entrada.

Antes que embarcara el práctico, me dediqué a poner la proa al centro del canal; a unos 100 metros de la verde la velocidad corriente bajaba bastante e incluso se hacía contraria. A las ocho en punto embarcó el práctico, subió muy alarmado porque el barco estaba, según él, muy cerca de la bocana, casi me mete el miedo en el cuerpo cuando me empezó a explicar lo difícil que era entrar en esa ratonera.

Entramos sin problemas y atracamos sin novedad. Nos estaba esperando la plana mayor de Tapias en México, que se componía de un señor, dueño de dos carabelas donde se celebraban espectáculos de lucha de piratas, con cena o copa, y su socio, que en la provincia de Alicante se dedicaba a dar espectáculos de luchas medievales en castillos decorados para la ocasión; esos eran los que iban a gestionar el barco de ahora en adelante, también había dos representantes de la naviera que estaban allí para pasarse unas vacaciones y no complicarse la vida.

La idea era poner el barco en la línea Cancún -La Habana, y entre semana, viajes para pasar la noche en la mar y servir de barco casino. No me gustó el nuevo proyecto ni sus proyectistas, se parecían más a dos representantes del teatro chino de "Manolita Chen", que navieros de buques, aunque de los navieros españoles ya no me extraña nada.

Pedí la cuenta y le pasé el mando a Javier, a Alejandro no le pude pasar el mando porque sólo tenía título de capitán panameño, le faltaba el proyecto de quinto curso para el título de capitán español.

Esperé un par de días hasta que me pagaron, volviendo a ser libre y sin trabajo. Desembarcamos en Cancún por medio de en una de las carabelas

del espectáculo, nunca había desembarcado por ese procedimiento, una horterada, propia de un hortera, como supongo sería su dueño y sus colaboradores.

Después de una campaña de seis meses pasé dos meses de vacaciones y decidí volver al barco donde estuve trabajando en Nigeria.

Al llegar a Lagos el chófer me llevó a casa del armador, cerca de Victoria Island, la mejor zona de Lagos donde están casi todas las Embajadas. Al llegar a la casa el armador, él no estaba, sólo estaba Joaquín su segundo, y un abogado que había venido de Abuya.

A Joaquín se le veía nervioso, me extrañó, él solía ser un hombre muy tranquilo; me dijo que la noche anterior había venido la policía judicial y se habían llevado al armador a la cárcel, naturalmente por error; esa misma noche había que llevarle, un colchón, algo de aseo, agua mineral y repelente de mosquitos.

Bueno..., empezaba bien la campaña, le pregunté a Joaquín donde estaba el barco, me dijo que en Lagos pero que de momento no tenía flete, el que tenía con el "Crystal Sea" lo habían perdido, según él, por el capitán holandés-danés que me había hecho el relevo cuando desembarqué del Toro; el armador le había echado y había puesto al cubano que estaba de primero.

Le pregunté por los certificados, me contestó que todos caducados. Cuando me dijo que todos caducados, me entró un sudor frío y dejé de hablar, Joaquín se dio cuenta rápidamente, me dijo que sólo haríamos un viaje más y luego a reparar. No podía arriesgarme hacer un viaje sin certificados y probablemente sin seguro.

Le propuse a Joaquín, que embarcaría, pero de superintendente, que siguiera el cubano de capitán hasta que tuviéramos los nuevos certificados y

la clasificación, eso volvería ser cosa del RINA, la única sociedad de clasificación que podría dar nuevos certificados al barco. Joaquín me dijo que se lo sugeriese yo mismo al armador, cuando le lleváramos esa noche el pedido a la cárcel.

Metimos todo en un Peugeot 506 antiguo, al que no le cerraban las ventanillas, mejor, porque tampoco le funcionaba el aire acondicionado; esa fue la primera vez que conduje un coche por Lagos, Joaquín no tenía carnet. Serían las 10 de la noche cuando fuimos a verle, nos dijo que fuéramos a esa hora, porque los guardianes del turno de noche se llevaban bien con él, además por la noche ese centro de preventivo de presos estaba más tranquilo.

Llegamos a una especie de cortijo con varios patios, entramos sólo al primer patio, y esperamos a que el armador saliera; vino muy optimista, diciendo que se le iba a caer el pelo a quién le había denunciado, además tenía ganado el caso y para ser alguien en Nigeria había que pasar por allí; por lo visto, según nos contaba, estaba lleno de personalidades de los negocios y la política, no me cabía duda, había que pasar por allí para triunfar en Nigeria.

En esas circunstancias, en las que se encontraba el armador, no le dije nada de lo mío, no era el momento, ya se lo diría cuando le soltaran. Cuando salimos del cortijo penitenciario, Joaquín me llevó a los bares que solía frecuentar; vuelta otra vez a las pelucas y el olor a perfume barato, bueno, barato o caro, no lo sé, nunca lo he podido distinguir.

A la mañana siguiente llegó el armador como una rosa, le habían soltado momentáneamente, igual que si viniera de un balneario de gente famosa y de trato exquisito; venía con ganas de meter a todos sus enemigos en la cárcel. Fuimos a la Embajada Española, para hablar con el Cónsul;

durante el camino a la Embajada le expliqué mis planes acerca de mi embarque, me dijo que no, y además me dijo que le había robado 800 litros de aceite de las Kamewas durante mi anterior campaña en el barco, lo desconocía, no sabía si había vendido ese aceite el jefe de máquinas, o alguno de los maquinistas, no sabía incluso de la esistencia ese aceite.

La Kamewa no funcionaba y pich estaba fijo, además ese aceite es muy poco denso y no tiene utilidad fuera de los sistemas hidráulicos, eso no es excusa porque en Nigeria se compra y se vende de todo, aunque no sea de utilidad.

Le dijo a Joaquín que me comprara un billete de vuelta y me mandara a casa, a mí me dijo que era una buena excusa el irme porque el barco tenía los certificados caducados y que lo del aceite, él sabía que yo no tenía nada que ver, lo había hecho para probarme, para ver mi reacción, según él yo había perdido la oportunidad de mi vida por no quedarme.

A la mañana siguiente el armador se presentó en el Juzgado, y no volvió, le metieron en una prisión donde ya no se le podía llevar el colchón ni el repelente para los mosquitos y creo que tampoco había políticos ni famosos.

Volví a casa y esperé para poder embarcar. Con el paso del tiempo me enteré que Thomas su ojo derecho, y Joaquín su mano derecha o izquierda, le habían dejado, o él les había despedido. Pasado el tiempo, he tenido la oportunidad de pasar por Lagos, he ido a su oficina para visitarle, pero él nunca estaba, y cuál fue mi sorpresa la última vez que pasé, cuando vi que la oficina se había convertido en una tienda de venta de azulejos para cuartos de baño.

Tenía razón Ángel Prado, había perdido la gran oportunidad de vender azulejos con él; así son los navieros españoles, hoy tienen barcos y mañana venden azulejos y sanitarios. Naturalmente que un armador es un negociante, pero el auténtico armador hace negocio entorno a los barcos y

al negocio marítimo, no vende azulejos ni se dedica a criar cerdos en Salamanca.

CAPÍTULO L MIS DOS GRANDES PÉRDIDAS Y WEST ÁFRICA

Embarqué en un porta contenedores pequeño de unos 600 teus, con la habitabilidad en proa, muy fácil de cargar pero se movía muchísimo. Tripulación rumana, búlgara, algún egipcio y cuatro españoles debido a que el barco estaba abanderado en Portugal.

Al barco se le había abanderado en Portugal para poder hacer cabotaje dentro de la Comunidad Europea, tocábamos dos puertos italianos, uno detrás del otro, por ese motivo el barco debía de tener bandera de algún país de la Comunidad, a la vez que capitán y un mínimo de tripulantes comunitarios, el viaje se cerraba yendo a Malta y Túnez.

Embarqué para hacer el relevo a un capitán gallego que se iba de vacaciones; traté de hablar con él, pero siempre estaba a la defensiva, dijera lo que le dijera, él me contestaba diciéndome que no tenía la culpa de nada, que estaba muy cansado y que todos los papeles estaban en orden. Estuve poco, sólo un mes, desembarqué y me marché a Madrid para ver si allí encontraba algo mejor.

Me llamó mi hermana; Mariví vivía con un alemán en Alicante, me dijo que no se encontraba bien, al día siguiente fui a buscarla; su estado era lamentable, la llevé a Madrid donde la diagnosticaron un cáncer terminal, perdí a mi hermana en veinte días, mi querida hermana Mariví, cuanto la quería, aunque yo fuera marino, y no pudiera demostrárselo todos los días, esa fue la primera vez que iba a despedir para siempre.

Como buen marino, me he despedido muchas veces, pero siempre con la idea de volver a ver a la persona querida, esta vez la que se iba era mi

hermana y se iba hacer una campaña larga, tan larga como la que a mí me queda de vivir en la tierra, pero sé que cuando se termine mi campaña me volveré a encontrar con mi hermana Mariví, seguramente en mi último puerto de destino.

Dicen.., pero no está confirmado, que para arribar a ese puerto no hace falta ni compás ni GPS, y además, puedes entrar sin práctico.

No tenía muchas ganas de embarcar y hablé con Andreas Ugland por si me necesitaba para su barco y hacerle el verano entero, él aceptó; me hice cargo del yate desde Mayo hasta Septiembre, fue un buen verano, embarqué a mis hijos les di el camarote de proa y me ayudaban en lo que podían, sobre todo para dar los cabos a tierra y traerme cosas cuando estaba de guardia.

Recorrimos la Alemania del Báltico y parte de Dinamarca, fue un viaje muy interesante donde todo funcionó perfectamente. Andreas estaba contento conmigo, le daba seguridad a bordo y nunca me metía en sus cosas particulares, nuestra relación era muy buena; el secreto era, que nunca perdí mi estatus de marino y capitán del barco, y él, de armador de su yate.

Había que hacer de casi todo, no había casi tripulación, lo mismo que pasa actualmente en los barcos pequeños de cabotaje donde se hace de todo.

Terminó el verano y volví hacerle otro pequeño relevo al capitán gallego del barco porta contenedores; esta vez, en cuanto hacía mal tiempo, que era casi siempre para esa clase barco, fondeaba al resguardo de cualquier cabo que nos lo pudiera dar y no me complicaba más; no cumplíamos horarios, pero tampoco importaba porque no transportábamos nada, sólo contenedores vacíos de un sitio a otro.

Al desembarcar el capitán gallego se enfadó mucho, se me había olvidado quedarme con el dinero restante de las atenciones a las autoridades, es

decir, si había 200 dólares para las atenciones, y no los gastabas, te los podías quedar, pero yo, sólo ponía lo que verdaderamente se gastaba que eran unos cien, por lo cual dejaba de embolsar cien dólares; me fui sin despedirme de él, se puso como si le hubiera quitado la nómina entera, lo hice sin darme cuenta, no para hacer rico al armador, que me parece era libanés y muy pudiente, que más me daban a mí esos 100 dólares al mes, pero al gallego casi le da un infarto.

Otra vez volví hacer la campaña de verano con Andreas Ugland pero esta vez no pude terminarla, mi padre estaba mal, fui a Madrid para verle y estar con él en el hospital.

Estando en Madrid me llamó Ian Laws para ofrecerme trabajo como mooring master en su empresa "Melbourne Marine Services" le dije que sí, me dijo que me llamaría cuando volviera de West África. Volví a Noruega dejando a mi padre recuperándose.

Mi padre ya no tenía mucho interés por vivir, había perdido las dos cosas que él más quería y más necesitaba, a su mujer, a cual ya no reconocía y su memoria, que le dejó de funcionar; ya no se acordaba de nada y de nadie. Dentro de su memoria, también había perdido a su amigo y compañero Santos, ya no se acordaba de él.

Que tristeza daba el verle convaleciente en la cama, y diciendo a cada minuto, -Bueno... ya nos vamos, ¿no?-,.... le contestaba, -Espera un poco papá,.. Ya no queda nada-, era verdad,... ya no quedaba casi nada.

Ian me volvió a llamar, para que volara a Lomé, allí estaría David Elliot otro mooring master que me daría un pequeño training, sobre todo los contactos, agentes, material del que disponíamos etc.

Ian había elegido Togo, porque es un país de West África bastante tranquilo, puedes comprar la visa de entrada en el aeropuerto y está cerca de una de las mayores áreas de producción de petróleo, Nigeria.

Nigeria produce muchos barriles de petróleo diariamente, pero sus refinerías están anticuadas y muchas de ellas inservibles. Con más de 160 millones de habitantes, censados, a los cuales les encanta ir de un sitio a otro, el país necesita mucha gasolina y gas-oíl; la refinería de Warri estaba cerrada y había que suministrarle a la refinería los productos que anteriormente ella producía, importándolos de otros países.

Negociantes de productos de petróleo se pusieron rápidamente a fletar barcos llenos de gasolina y gas-oíl para la zona de Escravos, pero esos barcos no podían subir el río, había que trasvasarlo a barcos más pequeños, y para eso estábamos nosotros, para dar servicio de mooring master, defensas, mangueras, remolcador y de vez en cuando los bill of landing.

Zarpábamos de Lomé, en un remolcador cargado del material que luego íbamos a utilizar. Hay unas 200millas desde Lomé hasta la zona de Escravos off-shore donde realizábamos las operaciones, muchas de ellas eran ilegales porque las hacíamos dentro de las 12millas.

Los barcos que venían con los productos eran de unas 30000 a 60000 toneladas y nosotros nos encargábamos de transvasar ese producto a barcos más pequeños, de 12000 a 20000 toneladas. Algunos "barcos madre" le pasaban la carga a otro barco madre que permanecía en la zona, a veces, por más de cuatro meses.

Normalmente los fletadores no avisaban a los armadores de esa larga estancia y era penoso subir a un "barco madre" que llevaba más de tres meses en la zona sin casi provisiones y recogiendo agua de la lluvia para poder lavarse.

El flete era bueno de ahí que los armadores no protestaran, pero los capitanes de los barcos estaban desesperados por la falta de abastecimiento; el chárter nunca era claro con ellos y les solía mentir semanalmente, diciéndoles, -Una semana más capitán, la última-, así los tenían tres y cuatro meses.

A los diez días de estar haciendo operaciones en Escravos, recibí una llamada de Ian diciéndome que mi padre había fallecido.

Me volví a Lomé en uno de los remolcadores y de allí a Madrid. Llegué seis días después del entierro de mi padre.

Cuantas cosas me habían quedado por hacer con mi padre y cuanto le echaba de menos; aunque los últimos años le había visto muy poco, siempre le tenía en mis pensamientos y siempre con una sensación de culpabilidad por no estar lo suficiente con él, ahora que se había ido para siempre la conciencia no me dejaba tranquilo pensando en todo lo que podía haber hecho por él y no había hecho. La conciencia trabaja bien, aunque se retrasa un poco.

La profesión de marino es muy injusta con la familia, los armadores no piensan en ellas; la tripulación ideal para un armador sería un montón de ex legionarios que su casa fuera el barco y su bandera la contraseña de la compañía.

No les echo la culpa a los armadores, los barcos me envenenaron con su glamour y cuando quise dejarlo era demasiado tarde, ya nadie me quería para trabajar en tierra, tampoco hubiera podido soportar lo que soporta un trabajador de tierra día tras día.

Me hubiera gustado, que mi padre, en vez de haber sido un famoso actor hubiera sido un desconocido jardinero, y yo su ayudante, así podría haber

estado siempre cerca de él, hubiera aprendido muchísimo de lo que ahora me hace mucha falta.

Celebramos el funeral de mi padre; escribí una redacción a los que asistieron al funeral, para los que sólo le conocían como actor y así le pudieran conocer también como padre. La redacción decía así:

REDACCIÓN PARA EL PROFESOR QUE LA QUIERA LEER,... PAPÁ, HOY TE ESCRIBO ESTÁ PEQUEÑA REDACCIÓN COMO CUANDO ESTABA EN EL COLEGIO Y EL PROFESOR NOS PEDÍA QUE DESCRIBIÉRAMOS "CÓMO ES NUESTRO PADRE".

UN 18 DE SEPTIEMBRE TE LLAMÓ MAMÁ A VALLADOLID, DONDE ESTABAS TRABAJANDO, COMO SIEMPRE, POR FERIAS, PARA DECIRTE QUE HABÍAS TENIDO UN HIJO. ESTO OCURRÍA ENTRE LA FUNCIÓN DE TARDE Y LA DE NOCHE. TANTA FUE TU EMOCIÓN QUE NO SABÍAS QUÉ DECIR, YA TENÍAS DOS HIJAS Y AHORA TE VENÍA EL NIÑO QUE TANTO ESPERABAS Y QUE TANTO HABÍAS PEDIDO A SAN IGNACIO.

Y ASÍ LLEGÓ TU HIJO TOMÁS, TAN ESPERADO Y QUERIDO, AL CUAL LE IBAS A DAR TODO AQUELLO QUE TE HUBIERA GUSTADO TENER CUANDO ERAS NIÑO Y VIVÍAS EN EL PUENTE DE VALLECAS, EN AQUELLA CASA QUE TANTAS VECES ME EXPLICASTE PERO QUE NUNCA SUPE REALMENTE DONDE ESTABA. CUANTAS VECES LE OÍSTE DECIR A TU PADRE,-CRISPINA, MAÑANA NO VOY A TRABAJAR, ME ESTOY MURIENDO DE HAMBRE IGUAL-.

VIVÍAS EN UN SÓTANO QUE ANTES SE UTILIZABA COMO CHISCÓN, UNA BOMBILLA ENCENDIDA CASI LAS 24 HORAS PORQUE NO HABÍA VENTANA, LA HUMEDAD SUBÍA POR LAS PAREDES Y NO TENÍAS AGUA CORRIENTE, NUNCA CULPASTE A TU PADRE POR HABERSE MARCHADO, DEJASTE LA ESCUELA QUE CASI NO EMPEZASTE.

TE PUSISTE A TRABAJAR CON TRECE AÑOS LLEVÁNDOLE LA CENA A DON MARIANO MADRID Y ESPERANDO UNA OPORTUNIDAD PARA PODERTE UNIR A SU COMPAÑÍA JUVENIL. EN CUANTOS TRENES DE TERCERA HAS VIAJADO, CUANTAS ESTACIONES TE HAN VISTO PASAR SENTADO CON LOS PIES COLGANDO EN EL BALCONCILLO DEL VAGÓN, JUGANDO A SER UN HOMBRE E INTERPRETANDO PAPELES DE SEÑOR MAYOR CON TAN SOLO CATORCE AÑOS.

NO TENÍAS TIEMPO DE DIVERSIÓN, NO RECUERDO CUANTO ME DIJISTE QUE GANABAS PERO LA ABUELA SIEMPRE ME DECÍA QUE LE MANDABAS TODO A ELLA PARA PODER MANTENER LA CASA.

LUCHANDO Y TRABAJANDO LLEGASTE A SER PRIMER ACTOR EN ESA COMPAÑÍA. CONOCISTE A MUCHOS OTROS COMPAÑEROS QUE COMO TÚ SOÑABAN CON SER PRIMER ACTOR.

FUISTE LISTO EN TU ELECCIÓN Y ELEGISTE COMO COMPAÑEROS A DOS DE LOS MEJORES ACTORES QUE HA DADO EL TEATRO EN ESPAÑA, MANUEL CODESO Y FERNANDO SANTOS SEGURAMENTE ESTARAS CON ELLOS OTRA VEZ PONIENDO EL CARTEL DE NO HAY BILLETES EN EL CIELO DE LOS ARTISTAS.

HABÍA QUE HACER REIR MUCHO A LA GENTE DE LA POSGUERRA, EN AQUELLOS DIFÍCILES MOMENTOS EL MAESTRO GUERRERO OS DA LA ALTERNATIVA Y OS PROPONE SER EMPRESARIOS DESPUÉS DE VUESTRA PRUEBA DE ORO "LA BLANCA DOBLE", MUCHO OÍ HABLAR DE ESA OBRA QUE NUNCA VÍ, PERO QUE AÚN CONSERVO EL TRAJE QUE LLEVABAS.

FUERON LOS TRES MEJORES AÑOS DE TU VIDA PROFESIONAL, 23 AÑOS BIEN PARECIDO O POR LO MENOS SIMPÁTICO Y RESULTÓN, NO MUY ALTO ESO LO SABEN TODOS, PERO A LA HORA DE PONERTE DE PUNTILLAS PODÍAS ALCANZAR CUALQUIER ALTURA EN EL ESCENARIO, PERO AHÍ SE TE ACABÓ TODA TU SIMPATÍA FUERA DEL TEATRO, CONOCISTE A LA MUJER QUE TE HIZO LA PERSONA MÁS FELIZ DEL MUNDO,"TU MARÍA VICTORIA".

TE CASASTE EN LA IGLESIA DE LA PALOMA A QUIÉN TENÍAS TANTA DEVOCIÓN, ALLÍ FUERON BAUTIZADOS TUS TRES HIJOS. QUE ORGULLOSO ESTABAS DE ELLOS. SIEMPRE NOS NOMBRABAS:

-MI HIJA MARIVÍ, LICENCIADA EN LITERATURA HISPÁNICA,

MI HIJA PALOMA ABOGADA

Y MI HIJO TOMÁS, MARINO MERCANTE-

QUE COMO BUEN ESPAÑOL NO SABÍAS EXÁCTAMENTE LO QUE ERA, HABÍA QUE PONERLE LA PALABRA MÁGICA DELANTE "CAPITÁN DE LA MARINA MERCANTE".

UN HOMBRE YA NO PODÍA SER MÁS FELIZ CON SU MUJER Y SUS HIJOS Y ASÍ SE LO DEMOSTRABAS A LOS DEMÁS CON TU ALEGRIA.

DEVOTO DE JESÚS DE MEDINACELLI, NO FALTASTE UN VIERNES, CON LA ÚNICA IDEA DE PEDIRLE POR NOSOTROS.

SIEMPRE QUE SALIAMOS JUNTOS POR LA CALLE, Y TE PARABA LA GENTE, LA PRIMERA FRASE QUE DECÍAS, ERA:

-ESTE ES MI HIJO-, SIEMPRE TUS HIJOS Y TU MUJER POR DELANTE DE TODO.

ME ACUERDO DE ESE TELÉFONO DE LA CASA DE GALILEO 94, CUANDO LLAMABAS A MAMÁ, ESTÁBAMOS TODOS EN FILA ESPERANDO PARA HABLAR CONTIGO, DURANTE ESAS LARGAS TURNES QUE NO TE VEÍAMOS PERO QUE MAMÁ SABÍA COMO TENERTE PRESENTE.

-CUANTO TE QUIERO HIJO MÍO-, ME DECÍAS POR TELÉFONO, Y CLARO, YO CONTESTABA, -Y YO A TI PAPÁ-. -ME ESTOY PORTANDO MUY BIEN PAPÁ, LAS NOTAS NO HAN SIDO MUY BUENAS PERO AHORA VOY A ESTUDIAR MUCHO-,

-HIJO ESTUDIA QUE TODO LO QUE ESTÁS HACIENDO ES PARA TI-,

Y ASÍ FUE, TODO LO QUE ESTUDIÉ FUE PARA MÍ, EL SÓLO SE CONFORMABA CON DECIR A LA GENTE:

-ESE ES MÍ HIJO, ES MARINO-.

Y AHORA ME TOCA A MÍ: -ALLÍ ESTÁ ZORI, ES MI PADRE, Y ADEMÁS, ERA ACTOR-.

P.D. NO HACE FALTA CORRECCIÓN, A MI PADRE SEGURO QUE LE GUSTA ASÍ, LA HA ESCRITO SU HIJO.

TOMÁS ZORI FALLECIÓ EL 2 DE SEPTIEMBRE DE 2002.

Ahora sólo me queda mi hermana Paloma, trato de cuidarla y divertirla con el fin de que no se aburra y no trate de ir a ver a la familia.

CAPÍTULO LI EL ENFADO DE CHICHERI Y MI RETIRADA DE LOME

Terminó el funeral y tuve que volver a Lome, estaba muy triste pero tenía que volver, Ian se había portado muy bien poniéndome un remolcador y billete de ida y vuelta para poder ir al funeral.

Ian estaba en Escravos y no podía irse hasta que no llegara a relevarle, había bastante trabajo y teníamos que sacarlo adelante; él nos había prometió, que cuando la compañía fuera bien, nosotros tendríamos nuestra parte dentro de ella, eso con cuarenta y tantos años ya no me lo creía, nadie te da una parte de un negocio que va bien.

Llegué a Escravos y fui saltando de barco en barco, era muy peligroso saltar desde el remolcador a la escala de práctico, el maretón, que venía del Sur, alcanzaba más de los dos metros y aunque te dieran un buen resguardo, el remolcador seguía subiendo y bajando, tenía que tirarme a la escala de un salto si quería subir a bordo, allí no es como en los puertos españoles donde los prácticos si hay un poquito de mar se niegan a subir y siempre se están quejando del mal estado de las escalas, había que ver el estado de las escalas por donde tenía que subir, era penoso, pero estaba allí para poner barcos juntos y pasar el producto de uno a otro, si me pasaba algo era mi responsabilidad, no tenía a ningún gobierno detrás para reclamar el dinero para mi viuda.

Mi amigo Chicheri, que tenía una agencia de embarque en La Coruña me dijo que le gustaría ver las maniobras y empezar como mooring master, le contesté que sí, no había ningún problema, pero tenía que esperar que Melbourne Marine aceptara pagarle el billete y la estancia en Lome.

Lo empecé a pensar, Chicheri era una persona acomodada y bien conocida en La Coruña, con su propio negocio, no quería ser responsable de cualquier accidente que pudiera tener, y además, no deseaba ese trabajo para ningún amigo mío; estaba seguro que al ver la clase de trabajo que era, los sacrificios que había que hacer a la hora de vivir en ese remolcador y los juegos malabares que había que hacer para subir a los barcos, no me hubiera vuelto a mirar a la cara, de todas maneras cuando se enteró que no iba a llevarle y que llevaría a mi amigo Juan Cendón, se enfadó, por lo menos se sintió defraudado y no volvió a hablarme.

Fue Humberto, quién le dijo para animarle más, -Chicheri.... ya somos viejos y nadie nos quiere, Tomás está pensando que no eres capaz de subir por la escala-.

Chicheri es una de las personas más fuertes que conozco, un deportista nato, que ha pasado el estrecho de Gibraltar nadando, un hombre fuerte de verdad; sólo quería evitar el mal rato que iba a pasar en ese remolcador donde no había casi comida y donde tendría que dormir en un banco del rancho.

Lo de Juan era diferente, él no tenía trabajo y lo estaba pasando mal; pero como Chicheri es un hombre noble, o bien no se acuerda, o bien su afecto por mí le ha hecho olvidar cualquier mal pensamiento en mi contra, o bien no he sido lo suficientemente importante para volverme a llamar, espero que no haya sido por esto último.

Lo perdemos todo cuando luchamos contra nosotros mismos, porque al final, nos damos siempre la razón.

Trabajaba en aguas internacionales, era un mooring master adviser, y no pertenecía a ninguna empresa, más barcos más dinero y sobre todo la satisfacción de hacer algo que muy pocos en el mundo estaban haciendo en esa zona, es más, creo que éramos los únicos haciendo STS off-shore Escravos.

En Escravos estuvimos trabajando casi tres años, lo combinábamos con trabajos en Lome off-shore, Malta, Gibraltar, Róterdam y Dinamarca. Dejamos de trabajar en Escravos cuando los prácticos de Warri se enteraron que había unos mooring masters europeos trabajando en su zona.

En una de las maniobras de transvase de gasolina, vinieron desde Warri, en el mismo barco que íbamos a cargar, dos nigerianos que decían ser pilotos mandados por la agencia, uno de ellos podría pasar por piloto, pero el otro sólo era un matón que venía por si había lío con el mooring master, es decir, venía para asustarme.

Les dije que la maniobra la haría yo, pero que no se preocupasen que el agente les fuera a pagar igualmente; el que parecía piloto y sabía leer, me respondió que no habría ninguna maniobra hasta que se les pagase los diez meses que se les debía. La cosa cambiaba bastante si lo que decían era cierto.

Llamamos al agente y nos confirmó que no les habían pagado porque no hacían la maniobra, y muchas veces no iban a bordo. Le expliqué la situación y el agente les prometió que les pagaría cuando llegaran a tierra, se lo creyeron y me dejaron hacer la maniobra.

A los 8 días volvieron y con refuerzos, el agente sólo les quería pagar la última maniobra, y no las de los diez meses restantes. Esta vez si que

estaban agresivos y tratando de provocar; avisé a Glen el capitán del remolcador para que estuviese cerca del barco por si tenía que saltar rápidamente al remolcador. Convencí a los pilotos y a sus matones para que hiciéramos la maniobra, diciéndoles que un barco lleno de gasolina hace más fuerza que uno vació.

Hicimos el transvase, el barco madre ya estaba vacío y de sus 50.000 toneladas de gasolina 40.000 ya estaban en Warri sólo quedaban esas 10.000, que ya las teníamos a bordo.

Me hicieron fondear el barco, y esperar a que alguien pagara, lo que ellos decían se les debía, unos 20000 dólares. Llamé a Ian, me dijo que el fletador no quería pagar esa cantidad porque ya la había pagado anteriormente, el agente se había quedado con el dinero y no se lo había dado a los pilotos.

Tenía que salir de allí cuanto antes; le dije al capitán del remolcador que recogiera las defensas y las mangueras; hicimos la entrega sin que se enteraran los pilotos.

Comuniqué a Glen, que esa misma noche saltaría al remolcador. Uno de los nigerianos me seguía a todas partes; le dije al capitán del barco que pusiera la escala de práctico lo más a popa posible, para que no me pudieran ver saltar al remolcador, así lo hicieron.

Pasé al comedor de la tripulación donde los filipinos estaban viendo una antigua velada de boxeo, el nigeriano que me seguía se quedó extasiado viendo cómo se zurraban esos dos pesos plumas, aproveché para salir de allí, me dirigí a la escala, recogí mi mochila que la había escondido detrás del motor de la maquinilla del bote salvavidas de estribor; la escala de práctico estaba casi pegada a la parte de proa de la habilitación, desde el puente no se podía ver la escala, naturalmente a mí tampoco, y empecé a bajar por la ella.

La oscuridad de la noche era mi aliada pero a la vez no podía ver nada, estaba colgado de la escala oyendo el pasar de las olas y el viento soplando fuerte, no tenía miedo sólo quería salir de allí; la mochila me tiraba bastante de la espalda, tenía que agarrarme fuerte con la única mano que tenía libre, con la otra mano tenía el VHF para ponerme en contacto con el remolcador que se acercaba lentamente con todas sus luces apagadas.

Podía oír las pistonadas de la máquina y ver las luces de los aparatos del puente del remolcador. Habría de dos a tres metros de olas; el remolcador con cuatro defensas a su costado, subía y bajaba desacompasadamente a las defensas. Bajé hasta el último peldaño de la escala, por lo menos creí que era uno de los últimos porque era de goma, generalmente los cuatro o cinco últimos peldaños de la escala son de goma para evitar que se rompan al contacto con las embarcaciones de prácticos.

En la cubierta del remolcador estaban todos los marineros esperándome para ayudarme; les tiré el VHF para poder tener las dos manos libres. El remolcador subía y bajaba , tuve que subirme un par de metros más para que no me aplastara con su costado; estaba esperando la buena ola que pusiera la brazola del remolcador en mis pies; al cabo de unos minutos de espera, la buena ola llegó, y pude poner los pies en la regala de la brazola de proa del remolcador; dos marineros me agarraron por la espalda y me metieron a bordo, si no es por ellos posiblemente hubiera caído a las oscuras aguas y la corriente me hubiera llevado rápidamente, yo que sé dónde.

Estaba a salvo y huyendo a cinco nudos en un remolcador antiguo que no daba más velocidad tirando de esas cuatro defensas.

Ahora mi amigo Chicheri comprendería porque no quise que viniera conmigo a África y podríamos seguir siendo amigos, pero el orgullo

español nos viene de raza y no lo podemos evitar, nunca me dio la oportunidad de poderlo explicar.

Después de este incidente decidimos no operar en Escravos por el momento y llevar los barcos a la zona de Lome off-shore. Me acostumbré a trabajar en Lome; normalmente cada vez que bajaba hacía de dos a tres trasvases y volvía a casa, la vez que más maniobras hice de una vez, fueron ocho trasvases en siete días; llegué a tener dos trasvases al mismo tiempo, eso significaba poner dos barcos juntos conectar las mangueras, empezar el trasiego de carga, desembarcar y hacer lo mismo con otros dos barcos; a los capitanes no les gustaba que me marchara a hacer otra maniobra hasta que no terminara la descarga y los barcos estuvieran separados, pero les convencía diciéndoles que en un par de horas volvería.

Solía fondear a menos de una milla del otro trasvase, así pasaba dos o tres horas en un barco y otras dos o tres en el otro. Cuando los capitanes sabían que me encontraba cerca dejaban de preocuparse.

En el año 2005 y con motivo de la muerte del Presidente togolés Gnassigbé Eyadéma, se realizaron elecciones generales en el país, y como no podía ser de otra manera su hijo Faure Eyadéma salió elegido por mayoría absoluta, cosa que el partido de la oposición no aceptó de buena gana, formándose una gran reyerta vandálica que se cobró la vida de muchos togoleses.

Me encontraba en Lome por aquellas fechas, había terminado varios trasvases en espera de volver a casa. Sólo dos compañías volaban a Europa desde Lome, Air France y Air Togo; tenía que volver con Air France a París, normalmente me alojaba en un Hotel llamado Sarakawa, un buen hotel donde se hospedaban las tripulaciones de Air France, pero esa vez el agente me había llevado a otro hotel cerca de la playa por miedo a que los piquetes entraran en el Sarakawa y pudieran dar un buen susto a sus huéspedes.

Se oían tiros y petardazos desde el hotel donde me hospedaba, también se veían hogueras por las calles pero las noticias no habían dado ningún aviso de cierre del aeropuerto.

El chófer vino a buscarme a la hora indicada, le pregunté si había visto u oído algún problema por la calle, que tontería de pregunta, es como si se le pregunta a un rumano si te puede hacer una reforma en un cuarto de baño, naturalmente me contesto que todo estaba muy tranquilo y que llegaríamos sin problemas.

A medida que íbamos avanzando hacia el centro de la ciudad se empezaban a ver barricadas hechas con ruedas de camión, todavía humeantes del día anterior.

Al llegar al centro de la ciudad, una banda de togoleses con la cara pintada de blanco habían construido una barricada con piedras y ladrillos, tuvimos que parar, salí del coche y lo primero que recibí fue un fuerte golpe en la cabeza, me vi rodeado de al menos unos diez togoleses armados de palos y machetes, traté de calmarles pero el más alto de todos cada vez que les hablaba me golpeaba la cabeza con la mano abierta, golpes secos que no me dolían pero que naturalmente me hacían retroceder.

El más pequeño de ellos, llevaba un cuchillo de cocina, de grandes dimensiones, lo movía de un lado para otro al estilo de los "Capitanes de Moros y Cristianos de la zona del "Gran Levante" español, sólo le faltaba el puro.

Como me gustan los desfiles y la seriedad de los que tocan los timbales, los cuales son deslizados por el asfalto por medio rueditas de cochecito de niño, que apañados son, y con qué sencillez resuelven los problemas de movilidad.

El del cuchillo intentaba asustarme, una de las veces se le fue la mano y tuve que saltar hacia atrás para evitar el corte, gracias a que todavía me quedaba sitio para retroceder; cuando me di cuenta, tenía cinco manos intentando quitarme la cartera que la llevaba en el bolsillo trasero del pantalón; trataba de sacar la cartera para entregársela, pero ellos se creían que me estaba defendiendo y el de la mano me seguía pegando en la cabeza; el pequeñín del cuchillo seguía dando viajes a diestro y siniestro, me di cuenta de que esa no era su forma de ganarse la vida, gracias a Dios era bastante malo con el chillo, cosa que ahora mismo se lo sigo agradeciendo.

Uno de ellos cogió mi mochila que la llevaba en el asiento trasero y salió corriendo, los otros al verle correr con mi mochila, y dado que ya tenían mi cartera, salieron corriendo detrás de él, momento en el que aproveché para abrir la barricada y tratar espabilar al chófer del miedo que llevaba encima; le dije que condujera lo más rápido posible y sin parar hasta el aeropuerto, al llegar, el aeropuerto estaba cerrado, tuvimos que volver al hotel por el mismo camino por donde habíamos venido, pero esa vez no fuimos al hotel de la playa, fuimos al Sarakawa que estaba rodeado por las fuerzas de seguridad.

A los dos días volví al aeropuerto escoltado por militares leales al nuevo presidente, y esta vez, sí volé a París. Ya no me queda miedo, lo gasté todo esa tarde.

CAPÍTULO LII DEL PROVO COALA AL PRACTICAJE OFF-SHORE BONNY

Empezamos a trabajar en Gibraltar; no teníamos equipo ni agente, la única empresa que estaba establecida, y tenía de todo, trabajaba para Fendercare, pero como los llanitos no son fieles a nadie y les gusta mucho el dinero, nosotros nos aprovechábamos de su falta de lealtad y les alquilábamos las defensas sin el permiso de Fendercare, que eran ellos los que tenían la exclusiva.

Solíamos trabajar para Trafigura, que es una compañía de compraventa de productos petrolíferos; esa vez había comprado en Estados Unidos, cien mil toneladas de gasolina de muy mala calidad, para venderla en West África.

Había hecho muchos trasvases de productos de mala calidad para mezclarlos con otros de mejor calidad e intentar venderlos después de la mezcla, pero esta vez no querían gastar dinero en buenos productos para mezclar. Querían hacerlo más barato, y añadir sosa cáustica para poder engañar en los análisis previos antes de la venta.

Mi misión era poner los dos barcos juntos y transvasar el producto que venía de EE.UU.; cuando la operación estaba hecha, desembarcaba, y el barco se dirigía a Algeciras para agregarle sosa caustica a la gasolina de mala calidad; una vez hecha la mezcla por los surveyors, volvía a embarcar para pasar ese producto a otro barco, que una vez cargado se dirigía a West África.

Esta operación la realicé unas tres o cuatro veces; el barco en el cual se hacía la mezcla se llamaba "Provo Coala" un obo de 50 mil toneladas de

construcción sueca y tripulación rusa, que por supuesto no sabían la bomba que llevaban a bordo.
Seis meses más tarde me llamó el agente de Algeciras para preguntarme si sabía algo sobre la clase de producto que llevaba el Probo Coala. También me comunicó que el barco había entregado los "slops" en Abijan; esos slops eran tan contaminantes que habían producido varias muertes entre la población civil.
No sé cómo tratan los residuos en Abijan, pero me temo que los tiran al agua casi sin ningún proceso; la gasolina, mezclada con sosa caustica, se convierte es un veneno de alta graduación. Trafigura lo sabía pero el capitán ruso no, aunque lo hubiera sabido hubiera obrado de la misma manera, dando los "slops" a tierra sin detallar la peligrosidad de los mismos.
Él recibió la orden de descargarlos y así lo hizo; a los armadores les encantan los rusos, siempre obedecen sin rechistar.
Después del incidente y cuatro años de trabajo para Melbourne Marine Service decidí no volver a trabajar con ellos. Estuve unos tres meses sin trabajar, hasta que mi amigo Callistus me llamó para decirme que Lamnalco estaba buscando prácticos para trabajar en Bonny off-shore Terminal; les mandé mis papeles y al mes estaba trabajando para Shell en Bonny Island.
El trabajo era bastante bueno, siete semanas en Bonny y siete en casa. Vivíamos en un campamento dentro de la terminal de Shell donde se encuentra el "Tank Farm", con capacidad teórica de unos ocho millones de barriles de crudo, en un total de 23 tanques, de esos 23 tanques muchos de ellos estaban en reparación, al final lo máximo que se podía almacenar eran unos 2,4millones de barriles.

La producción diaria era de medio millón de barriles, si todo iba bien, de ese medio millón cien mil barriles subían para la refinería de Port Harcourt. Éramos tres prácticos en total y un manager que se encargaba del papeleo y de vivir bien.

Solíamos hacer un barco cada seis días, al final de esas siete semanas habíamos hecho unos siete u ocho barcos. Los otros prácticos eran británicos excepto dos nigerianos.

En el campamento donde vivíamos había un bar, donde los ingleses se emborrachaban todos los días. Los prácticos eran bastante mayores, casi todos rondaban los sesenta años, los ingleses estaban allí porque tenían queridas negras y cerveza barata, aparte de buscar el buen tiempo y el calor, que adoran casi igual que a la cerveza.

El servicio de practicaje se realizaba las 24 horas, tanto de día como de noche; por la noche a mí no me gustaba hacer la maniobra, se calculan peor las distancias a la SBM.

Embarcábamos con las autoridades, que solían estar a bordo de dos a tres horas hasta que el capitán se rendía y les daba lo que le pedían.

Desde Bonny Island hasta el embarque de práctico hay unas 22 millas, tardábamos 2 horas en llegar, zarpábamos en lanchas de aluminio hechas en Sirlanka que se movían considerablemente; una vez en la zona de practicaje subíamos a bordo por medio de un "basket", una especie de jaula para transportar personas que se suspendía por medio de la grúa del barco.

Casi todos los barcos que allí cargaban, eran los considerados como "VLCC", lo que hacía el trabajo más interesante, sobre todo cuando venían con un millón de barriles y 15 metros de calado; había que tener muy en cuenta la corriente y utilizarla convenientemente; la velocidad máxima de aproximación de uno de esos barcos, a media carga, y cuando ya teníamos

a bordo la “pick-up line”, es decir, a unos 200 metros de la SBM, no debería superar 0,6 nudos sobre el fondo; de ese modo, dando máquina atrás repetidas veces, en intervalos de no más de un minuto cada vez, el barco quedaba parado antes de los sesenta metros máximos a los que deberíamos quedarnos de la SBM; naturalmente, todo eso dependía de la corriente, por eso siempre hay que fijarse en la velocidad sobre el fondo.

La maniobra se hace sin ayuda de remolcadores, a puro huevo, sin ninguna ayuda ni de día ni de noche, a cualquier hora los prácticos poníamos los barcos en la mono-boya; tratar con esa clase de barcos te hace grande y empequeñece a todos los demás que no son de su especie; me gustan los barcos, la mar la dejo sólo para que floten.

En los ratos que pasaba en el campamento donde teníamos la base, procuraba ir lo menos posible al bar; solía salir del recinto amurallado y visitar los puestos de tipo mercadillo donde podías encontrar cualquier cosa de segunda mano, bien pulida y limpia pero usada; la ropa de segunda mano que se vendía era generalmente donaciones que venían de Europa.

Sólo los nacidos en Bonny Island tienen el derecho a propiedad dentro de esa comunidad, eso quiere decir, que si eres nacido allí puedes tener una casa o una tienda, de lo contrario tienes que alquilar.

Los nigerianos que vienen a trabajar a la zona deben pagar enormes cantidades de dinero para poder alquilar una habitación cochambrosa, pagan el alquiler de un año por adelantado sin derecho a devolución, en caso de marcharse antes de tiempo, pierden el dinero que han pagado de más.

Bonny Island tiene un rey que se supone regula las leyes de la zona, pero generalmente cuando alguien llega a rey es lo suficientemente mayor como para no poderse mover; el que sí se mueve es el jefe, que suele ser un chulo

con sombrero, a veces de color rojo, un bastón con mango muy decorado y labrado con motivos brillantes, eso les hace distinguirse de los demás.

Siempre suelen ir acompañados de una de sus mujeres, chicas jóvenes que forman parte de su harén particular, a las mujeres mayores las dejan en casa, cuidado y adiestrando a las demás en el noble arte de servir a su amo.

Esos jefes tienen derecho a usar el helicóptero para ir a Port Harcourt cuando lo estiman oportuno, que suele ser a diario; las grandes compañías les pagan billetes de avión para que se diviertan en Europa y puedan llevar a sus concubinas en primera clase, las mandan a comprarse ropa a las mejores tiendas de Londres y París.

Es curioso ver a gente, que apenas sabe leer y con una mínima cultura, pero que bien saben dónde se vende la mejor ropa y joyas del mundo, se alojan en los mejores hoteles y comen en los mejores restaurantes.

Eso se da mucho en los políticos, que antes de estar en el poder se compraban los trajes de serie y rebajados, a ser posible, cuando llegan al poder lo primero que entra por la puerta del ministerio es el sastre con el metro y la tiza para hacerles el traje de su vida.

Sus mujeres suelen ser las que eligen al sastre, ellas siguen siendo gente mundana y suelen leer revistas de moda, informándose de dónde y en dónde se visten los famosos y famosillos, sus maridos, al contrario de ellas, han pasado a un estado místico, alejado de su verdadera realidad, van a cámara lenta dentro de su nuevo mundo que les hace levitar pensando lo alto que han llegado gracias a su sabiduría y a la designación celestial, que nunca se equivoca.

Los políticos del África negra son iguales que los de la Europa blanca, la única pequeña diferencia podría ser que los políticos africanos son más sinceros y viven más el folclore de sus países.

Entre los años 1870s y 1880s, hubo una persona con cabeza en las costas Nigerianas, ese hombre fue "Jaja Of Opobo" un esclavo vendido en un mercado Ibo a una casa de Bonny.

Durante una de las guerras, "Jaja Of Opobo", ayudó a los jefes de la zona escondiéndoles, formó un pequeño ejército, ganó la guerra y le proclamaron rey de la zona de Opobo; a partir de ese hecho, empezó con negocios de exportación de aceite de palma traído del interior del continente y paró la masiva venta de esclavos, tenía muy buenas relaciones con los demás reyes, se casó con la hija de uno de sus enemigos para firmar una paz casi imposible de creer y jamás deseada por los ingleses.

Los ingleses se pusieron manos a la obra para quitar de en medio al famoso pacificador que podía cambiar el rumbo del delta nigeriano. Le engañaron diciéndole que le ayudarían a constituir un protectorado en la zona, con el consentimiento de la reina de Inglaterra.

"Jaja of Opobo" firmo el acuerdo; los ingleses metieron sus tropas en la costa y detuvieron a Jaja, mandándolo a las West Indies, volviendo a instituir el antiguo desconcierto, que era lo que más negocio y gloria daba a los británicos.

La situación en Bonny Island, se iba deteriorando por momentos, las fuerzas de liberación del delta, querían más dinero y participación en todos los negocios de petróleo de la zona. Shell lleva extrayendo petróleo en esa zona desde los años sesenta; viendo los poblados alrededor de la Terminal te das cuenta del poco o nada desarrollo de la zona ¿Algo tendrá Shell que ver en todo esto?

En el año 1958, se firmaron los contratos de arrendamiento donde se encuentra la actual terminal de Shell en Bonny Island; los contratos fueron firmados por dos jefes de la zona a los cuales seguramente les engañaron o

compraron para que firmaran y así Shell poder operar en la zona sin ningún problema.

Naturalmente Shell se comprometía con el medio ambiente y con el desarrollo de los habitantes de la zona. Casi 50 años después, la zona sigue con la misma pobreza, solamente se han mejorado los campamentos donde Shell tiene sus bases, todo lo demás, sigue igual o peor.

Antes del petroleo, los pueblos costeros se dedicaban a la pesca, ahora el pescado ha desaparecido con la contaminación de las aguas, los vecinos de Bonny Island viven de las limosnas recibidas por los jefes de la tribu y de los nigerianos venidos de otras zonas a trabajar en la terminal; sus salarios son de miseria, sólo les da para comer y pagar una habitación para poder dormir.

Todo está calculado para que el dinero que ganan, vuelva a la gente de Bonny; los dueños de la tierra y las viviendas en Bonny son una minoría podrida de dinero; al final te das cuenta que en esa sociedad patriarcal los viejos de la tribu se forran y los jóvenes son expulsados por revolucionarios.

Esos jóvenes revolucionarios mueven a otros jóvenes que no tienen nada que perder y se dedican a forman guerrillas; son adiestrados por antiguos militares, los cuales no pudieron medrar lo suficiente cuando estaban en el ejército nigeriano, empezando a trabajar por libre, que les es más rentable.

Las armas y el dinero vienen de todas partes, incluso de los jefes de la zona que les convienen los conflictos, así ellos reciben más dinero con la escusa de intentar calmar a sus masas.

El más perjudicado, Shell Holanda, porque no recibe ningún beneficio al final de cada año, hay que tener en cuenta que NNPC, la compañía nacional del petróleo Nigeriano posee más del cincuenta por ciento de Shell Nigeria, la mayoría de los Bill of Landing firmados por el capitán que viene

a exportar crudo, nominan como vendedor y antiguo dueño del producto a NNPC.

Otra gran parte de Shell Nigeria pertenece a SPDC, que es la verdadera Shell Nigeria, al final no creo que a Shell Holanda le llegue más de un 5 por ciento de beneficios de todo lo que se exporta en Nigeria, pero eso sí, la tecnología la ponen los holandeses y esa tecnología la venden a precio de oro a los nigerianos.

Trabajar para Shell, sin pertenecer a Shell, te hace ser un empleado de tercera clase, pero como aquí lo que interesa es el sueldo, me fui acostumbrando poco a poco al orgullo de los trabajadores fijos de la compañía. Los prácticos éramos gente a parte, Shell sabía que nos tenía que tratar bien, nosotros éramos el último eslabón de la cadena de venta, sin nuestro trabajo el crudo no se podía exportar.

Todo me iba más o menos bien, hasta que un día pasó lo que todo el mundo estaba esperando que fuera a pasar, y si había suerte, que no les tocara a ellos.

CAPÍTULO LIII DE CÓMO NOS ESCONDIMOS PARA SALVARNOS DE LOS PIRATAS

El 16 de Enero a las siete de la mañana zarpamos del muelle de la terminal de Bonny para realizar un servicio de exportación de crudo, se iba exportar 1 millón de barriles "Bonny light", al super tanque "Front Chief".

A las diez de la mañana embarcábamos, las autoridades, 1 surveyor de carga, 1 inspector de carga del gobierno, 1 hoseman y yo mismo, como práctico/mooring master y responsable de toda la operación desde su inicio hasta su terminación y vuelta a la base, de 45 a 50 horas de trabajo.

El "Front Chief" el típico VLCC de construcción coreana de 334 mts de eslora por 60 de manga y 35.000 caballos de propulsión, conocía bien esos barcos, bastante nobles cuando van bien lastrados pero muy dados al balance por su gran GM, casi todos los barcos nuevos de doble casco suelen dar buenos bandazos cuando están amarrados a la SBM y el maretón les viene por los costados.

La tripulación del Front Chief era internacional, con mayoría hindú, algún que otro ruso, que nunca faltan en los barcos.

Hicimos la maniobra de amarre a la mono boya, tomando un cabo de remolque por la popa, y así mantener el barco lo más alejado posible de la SBM, que son los 60 metros que miden los cabos de atraque, que van desde la mono boya hasta que el "chafe chain" entra en "bow stopper" de la cubierta del barco.

Conectamos las dos mangueras a los manifold de abordo, las conexiones son de 16" cada una, abrimos las válvulas, comuniqué a la terminal que

estábamos listos para cargar y que habíamos pasado satisfactoriamente las "check list".

Después de una hora de espera, empezamos a recibir el producto con el mínimo rate posible. Cuando el primer oficial comprobó que todo iba bien y no había ninguna perdida, pedí a la terminal que fuera aumentando el fluido hasta el máximo, que solía ser unos 50 mil barriles por hora.

A las diez de la noche y después de más de dos horas de carga, oímos unos gritos por el VHF, el remolcador que teníamos por la popa estaba siendo atacado por piratas.

Se cortó la comunicación con el remolcador y no volvimos a oír nada más por la radio.

El tercer oficial y dos marineros salieron a cubierta para dar agua a las mangueras que estaban situadas sobre la borda para evitar que subieran polizones a bordo.

Desde el puente podíamos ver como lanchas rápidas, cargadas de militantes armados, pasaban por el costado del barco disparando. El tercer oficial y los marineros dejaron la cubierta, refugiándose de las balas en el interior del barco.

Llamé a la terminal para que parasen la carga y avisarles del ataque que estábamos sufriendo, desde ese momento ya no pude comunicar más con ellos, la única comunicación que podía mantener era con nuestro manager, el que me indicó que teníamos un barco de apoyo y seguridad en la zona.

Llamé repetidas veces al supuesto barco de seguridad, no hubo nadie que contestara mi llamada.

El surveyor empezó a tocar la sirena, muy mal hecho, porque los piratas empezaron a tirar contra el puente del barco donde nos encontrábamos

parte de la tripulación, las balas empezaron a silbar por encima de nuestras cabezas.
Siempre creí, que si te ponías cuerpo a tierra estabas a salvo de las balas, pero no, cuando una bala sale rebotada nunca sabes donde se va a dirigir.
Una de las balas pasó casi rozando la cabeza del surveyor, que no hacía más que tocar la sirena, en ese momento dejó de tocar el pito y se echó al suelo, no le volví a oír más.
Desapareció todo el mundo del puente, me quedé un rato contando más o menos cuantas lanchas y cuantos piratas podría haber, estimé que unas cuatro lanchas a unos diez por lancha en total unos cuarenta bien armados.
Seguía en comunicación con nuestro manager tratando de explicarle nuestra situación, pidiéndole que nos mandara las lanchas de la navy nigeriana, que se supone estaban atracadas en el muelle de la terminal de Bonny, me dijo que ya estaban saliendo hacia la mono boya, sabía que era mentira pero por lo menos me daba algún consuelo.
Nuestro manager no podía hablar mucho por radio, todo lo que hablábamos, los piratas o guerrilleros para la emancipación del delta, lo estaban escuchando desde el remolcador.
El manager llamaba y llamaba al remolcador pero nadie le contestaba, nosotros nos temíamos lo peor acerca de la tripulación del remolcador.
Las lanchas rápidas de los piratas iban de proa a popa buscando el sitio propicio para abordar el barco. El barco estaba en lastre y era bastante difícil poder subir a bordo.
Noté que el remolcador empezaba a dirigirse hacia nuestro costado. Oí una explosión a la vez que un fuerte temblor, como si algo hubiera chocado contra nosotros por la banda de estribor, pasados unos minutos otra explosión acompañada de otro gran temblor.

Uno de los militantes se había puesto en contacto con nuestro manager, diciéndole, que si no satisfacía la cantidad de 500 millones de dólares harían explotar el barco con dinamita; lo que había producido esa explosión era la dinamita a la que se refería el maldito pirata.

Le dije al manager, -Don't care about the dynamite, already they have tried to blow the ship, I don't think they have more dynamite-.

Al poco rato subió al puente el primer oficial, que era ruso, junto con el segundo oficial y el electricista; les pregunté que donde se habían metido, me contestaron que estaban todos reunidos en el "control room", les dije que los piratas estaban intentando subir a bordo a través del remolcador.

Los guerrilleros o piratas, intentaban una y otra vez poner el remolcador al costado pero no lo lograban, algo pasaba dentro del remolcador, no creo que James, el capitán del remolcador, estuviese haciendo la maniobra, se notaba que el que estaba a los mandos, no tenía mucha idea.

Después de una hora de maniobra, el remolcador se pegó al costado de popa, vi como el primer pirata subía a bordo, momento en el cual, los que estábamos en el puente, nos dirigimos al "control room", donde se encontraba el resto de la tripulación.

Al entrar me encontré al capitán todo sonriente, supongo que serian los nervios del momento, le dije que allí no podíamos quedarnos, teníamos que escondernos, si nos encontraban los piratas... estábamos muertos, por lo menos el capitán y el práctico.

Le dije que el mejor sitio para escondernos era en la máquina y debíamos hacerlo ya.

Bajamos a la máquina; parte de la tripulación nos escondimos en el control, los nigerianos, muy asustados, se bajaron a las sentinas y se escondieron debajo de las chapas de cubierta.

El resto de la tripulación estuvimos durante casi dos horas esperando a que bajaran los piratas y terminaran con nosotros.

Al cabo de dos horas, el tercer oficial el calderetero y yo, subimos por la máquina hacia el guarda calor, abrimos la escotilla de la chimenea y pudimos, desde esa posición, ver lo que estaba pasando.

El cabo del remolcador estaba cortado, el remolcador iba a la deriva llevado por la corriente dirigiéndose hacia el Este; no había rastro de piratas en la cubierta y no se veía ninguna lancha rápida alrededor del barco.

Volvimos al control de la máquina pusimos el ascensor en marcha y subimos cubierta por cubierta para ver si todavía quedaba alguien a bordo.

El panorama era bastante desolador, habían entrado por una de las puertas de la tercera cubierta de estribor, disparando a la cerradura y rompiendo el cristal del portillo.

Al romper el cristal del portillo de la puerta por donde habían entrado, los piratas se habían cortado con los cristales, había muchas huellas de sangre por los pasillos, por el tamaño de las huellas era fácil adivinar que los piratas que habían subido a bordo no eran de gran tamaño, seguramente habían utilizado a chavales ágiles y con el dedo rápido en el gatillo, son los más peligrosos, van muy asustados, pese a las drogas estimulantes que toman, esos..., disparan a todo lo que se mueve.

Ese día estábamos de suerte, si nos llegan a pillar nos hubieran matado a todos.

Los camarotes que habían quedado abiertos, estaban totalmente saqueados, mi camarote lo habían destrozado, el colchón rajado, el sofá arrancado de cuajo del mamparo, las puertas del armario descolgadas, y por supuesto, me habían dejado con lo puesto, se habían llevado todas mis cosas personales, y mi ropa.

Se veía muy claro, que iban a matarnos a todos, por lo menos al capitán y al práctico, de alguna manera son los mejores de asesinar, les daría mayor publicidad.

Por una vez en mi vida alguien había pensado ponerme precio, a los piratas sí les importaba algo, muerto también les hubiera valido como botín, a veces se vale más muerto que vivo, por lo menos no se da la lata, aunque se pesa más.

Traté de recuperarme, le dije al capitán que debíamos salir de allí cuanto antes y así lo hicimos; hablé con mi hoseman Haliday, que todavía estaba blanco del susto que llevaba encima, diciéndole: que debía desconectar las mangueras lo más rápidamente posible, normalmente solía tardar una hora en desconectar las dos mangueras y arriarlas hasta la superficie del mar, esa vez en 25 minutos estaban las dos mangueras en el agua.

El "cast-off" de la SBM fue rápido, en media hora ya estábamos poniendo rumbo mar a dentro.

Bajé a desayunar; cuando estaba sentado, esperando por una taza de té bien caliente, bajó el timonel de guardia muy asustado, gritando: -Mister Pilot pirate on board-, le pedí que se calmara, que me dijera dónde estaba el pirata.

El supuesto pirata estaba en el alerón de babor, tumbado en la cubierta, al estilo de la habanera "el negro Abelardo", pero con gestos de dolor y suplicando por ayuda, que ninguno allí presente se dignaba a dársela !vaya pirata..... Y vaya pirateados!

Le reconocí, era el "quarter master" del remolcador; los guerrilleros le habían utilizado como guía para que les enseñara donde estaba la tripulación, le habían pegado tanto, que no fue capaz de guiarles por el

interior del barco. En un despiste de los piratas, se escondió en el hueco del ascensor, que tenía una escotilla de salida por el alerón de babor.

Pasó siete horas colgado de una escalera, viendo pasar la caja del ascensor, unas veces subiendo otras bajando, siempre rozándole el cuerpo al pasar.

Cuando me vio, se levantó y me abrazó llorando de alegría. Es emocionante ver a un hombre hecho y derecho, con la cara torcida de dolor, destrozado por los culatazos recibidos por una banda de piratas, y contento de estar vivo. Ver la muerte tan de cerca ayuda a no querer perder la vida. ! Pobre Abelardo!

Eso me hizo más marino, la rabia me quemaba por dentro, nunca lo podré olvidar.

Ser marino significa ser de una raza especial, que sabe aguantar y comportarse en cualquier circunstancia adversa e incluso peligrosa, para llorar ya está la familia y en su defecto las "sweethearts", que también pueden sentir el dolor de la persona querida.

El silencio radio era total, nadie hablaba por el VHF. Nos alejamos unas 60 millas y me fui a descansar un poco, no me importaba lo que pudieran estar pensando en la terminal, de lo que si estaba seguro, era que no iba a poner ese barco otra vez en la "mono boya 2".

Estuvimos 24 horas a la deriva y a unas 60 millas de la costa. Acordamos con la Terminal el desembarque y escolta para llegar a tierra. Al llegar a tierra nos enteramos que el remolcador lo habían encontrado a 12 millas al este de la SBM.

Al Capitán, mi amigo James, que estaba a punto de jubilarse, le habían encontrado tirado a la puerta de su camarote con treinta y siete balazos, ya había oído más de una vez la frase de treinta y siete balazos, era una ráfaga

de ametralladora la que había acabado con la vida de un excelente marino, mi amigo James.
Aquí no se escucharon las Campanas de Villa Ayala tocando dolientes, aunque él sí que fue un valiente, aún sigo escuchando su voz por el VHF diciéndome, -One hundred Pilot, you are coming well, watch you speed-. Nadie le avisó cuando entraron los piratas en su barco, él, que se pasaba la vida avisando a los prácticos acerca de las distancias, y aconsejando sobre la velocidad de atraque. ¿Quién se acuerda ahora del Capitán James?
Yo si me acuerdo, y hago como si estás dormido hasta que me lleven a mi, aquí estoy, por si alguien con valor quiere mandarte algún mensaje, que tarde o temprano te lo haré llegar en mano, por ahora no tienes mensajes James, pero tienes mi admiración y mi cariño, me falta mucho por aprender, y llegar a ser un marino de tu categoría.
Lo malo es, que él, no me lo va a poder enseñar, espero que me guíe desde su cielo y no me deje herrar en ninguna maniobra.
-Hasta luego James, y ve preparando una caja de Star bien fría para cuando vaya a verte-
Esta vez nos habíamos salvado; los piratas no debían estar muy contentos por no haber sido capaces de encontrarnos, seguro que lo iban a intentar otra vez, pero éramos nosotros los que habíamos ganado.
Ya no les tenía miedo, les había vencido una vez y sabía que nunca serían capaces de "cogerme".

CAPÍTULO LIV FIN DEL TRAYECTO Y HASTA QUE EL CUERPO AGUANTE

Cuando desembarqué empecé a mirar con desprecio a la gente de Shell y dejé de hablarles.

Antes de volver a casa pasé por el Consulado de España en Lagos. Tuve una entrevista con el Cónsul, le conté,... una de piratas, me felicitó por haber tomado la decisión de escondernos, y no habernos entregado a la primera de cambio.

Me encontraba moralmente fuerte, no quería huir, quería estar donde estuviera hasta el final, pasara lo que pasara.

Me hubiera gustado que Gonzalo me viera ahora, seguro que me sacaría otros defectos, pero no podría achacarme el de salir corriendo, me recriminaría el haberme escondido y no haber dado la cara, gracias a tener amigos como él, he sabido como salvarme de los piratas.

Al llegar a casa, había recibido una carta de la Administración General del Estado, de la unidad de Emigración, dándome de baja en la Asistencia Sanitaria al amparo del Decreto 1075/70, por falta de certificado, firmada por un tal.......?... ah sí.. "Carlos Mora Almudi".

Me había quitado la asistencia sanitaria. Quizá, Don Carlos, piensa que no la voy a necesitar, ojalá.

No me importa, no les debo nada, pero ellos sí deben, y mucho, a esa España que han dejado tan maltrecha y herida de muerte, frente a un mundo que no perdona, y sabe cobrar por la parte más débil.

Para olvidar el escrito de don Carlos, trato de recodar los poemas del maestro Juan Antonio Corretjer : …........EN LA VIDA TODO ES IR

A LO QUE EL TIEMPO DESHACE

SABE EL HOMBRE DONDE NACE

Y NO DÓNDE VA A MORIR.........

Estoy muy orgulloso de ser español, a la única que le debo algo, es a España por haberme permitido nacer dentro de sus fronteras, con eso me conformo. Sólo Dios puede darme de baja como español, y celestear mi pasaporte. Y rogando a Dios, como lo hace el poeta don José Larrande "que no se me manque el Zurdo, hasta llegar...., a mi destino".

!Vaya...., ya he llegado!, !que rápido! se me ha pasado el viaje, apenas una hora de autobús, "59 minutos", exactamente, la próxima vez que vuelva a ir al aeropuerto, trataré de recordar algo más, en esos "59 minutos", que por ahora, han sido toda mi vida.

FIN

Nota del autor:

Mis disculpas a todos aquellos que no se hallan visto reflejados en los papeles que les ha tocado representar en mi obra, me he limitado a mostrarles tal y como ellos se mostraron a mí, durante su paseo por mi vida, algunos de ellos todavía siguen caminando conmigo.

Vivir rodeado de casposos, te ayuda a dejar de serlo, gracias a todos los que me ayudaron.

El autor ha querido dar a conocer sus sentimientos como marino que ama su profesión y a su vez sacar a la luz la soledad y el desánimo que produce el estar aislado y lejos de los seres queridos. Conjuga y mezcla en su obra los sentimientos de inquietud, alegría, stress, soledad, pánico, depresión. Sus objetivos son también una mezcla de pasión por los barcos y el mundo de la navegación y un salir hacia delante para seguir viviendo en un medio poco natural para el ser humano, como es el mar. Las muchas inquietudes del autor hacen aún más complicada su vida como marino. Trata de hacer llegar al lector, su lucha contra el inmovilismo de las Administraciones, el mundo de las recomendaciones a nivel laboral y también desenmascarar a todos aquellos que dicen ser grandes profesionales y a la larga sólo han sido golpes de suerte y el estar callados sin actuar hasta que la situación ha mejorado por si sola, lo que su madre llamaba -la seriedad del burro-........... El autor quiere dejar claro que existen muchos lugares en el mundo donde poder vivir y se desmarca sobradamente de cualquier chovinismo pueblerino, haciendo notar, que el único resultado de ese chovinismo es empequeñecer las mentes y crear envidias.